

ความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ มีความสัมพันธ์กับ ระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคต ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ 13 ดังแสดงในตารางที่ 33

ตารางที่ 33 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจกับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย		ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ		
		น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการปัจจุบัน				
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	
ปานกลาง	44.4 (4)	55.8 (135)	61.8 (94)	
มาก	55.6 (5)	44.2 (107)	38.2 (58)	
รวม	100.0 (9)	100.0 (242)	100.0 (152)	
Chi - Square	D.F.	Significance		
2.07928	2	.3536		
มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ				
น้อย	0.0 (0)	4.5 (11)	5.9 (9)	
ปานกลาง	33.3 (3)	31.1 (76)	35.3 (54)	
มาก	66.7 (6)	64.3 (157)	58.8 (90)	
รวม	100.0 (9)	99.9 (242)	100.0 (152)	
Chi - Square	D.F.	Significance		
1.79625	4	.7732		

ตารางที่ 33 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจกับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย		ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ		
		น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ				
น้อย	0.0	4.1	5.2	
	(0)	(10)	(8)	
ปานกลาง	44.4	48.8	49.7	
	(4)	(119)	(76)	
มาก	55.6	47.1	45.1	
	(5)	(115)	(69)	
รวม	100.0	100.0	100.0	
	(9)	(244)	(153)	
Chi - Square	D.F.	Significance		
.97773	4	.9132		
มาตรการอนาคต				
น้อย	0.0	0.0	0.0	
	(0)	(0)	(0)	
ปานกลาง	22.2	43.8	26.8	
	(2)	(105)	(41)	
มาก	77.8	56.3	73.2	
	(7)	(135)	(112)	
รวม	100.0	100.1	100.0	
	(9)	(240)	(153)	
Chi - Square	D.F.	Significance		
12.38645	2	.0020**		

ตารางที่ 33 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจกับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย		ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ		
		น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการอนุญาตแบบเป็นทางการ				
น้อย	0.0 (0)	4.9 (12)	0.0 (0)	
ปานกลาง	22.2 (2)	43.4 (106)	32.0 (46)	
มาก	77.0 (7)	51.6 (126)	68.0 (104)	
รวม	100.0 (9)	100.0 (244)	100.0 (153)	
Chi - Square	D.F.	Significance		
16.67231	4	.0022**		
มาตรการอนุญาตแบบไม่เป็นทางการ				
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	
ปานกลาง	22.2 (2)	22.6 (55)	20.9 (32)	
มาก	77.8 (7)	77.4 (188)	79.1 (121)	
รวม	100.0 (9)	100.0 (243)	100.0 (153)	
Chi - Square	D.F.	Significance		
.16208	2	.9222		

1) ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียก
ร้องผลประโยชน์ กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

จากการศึกษา

มาตรการปัจจุบัน พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวด ไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ “น้อย” เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “ปานกลาง” มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ “มาก” และ “ปานกลาง” ร้อยละ 62.5, 57.4 และ 56.3 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "มาก" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "น้อย" และ "ปานกลาง" ร้อยละ 64.5, 57.5 และ 47.1 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ “น้อย” เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “ปานกลาง” มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ “มาก” และ “น้อย” ร้อยละ 55.0, 49.1 และ 41.2 ตามลำดับ

มาตรการอนาคต พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวด ไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ “มาก” เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ “ปานกลาง” และ “น้อย” ร้อยละ 65.5, 57.6 และ 48.7 ตามลำดับ

มาตรการรอนาคตแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ “มาก” เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ “น้อย” และ “ปานกลาง” ร้อยละ 59.6, 55.0 และ 50.0 ตามลำดับ

มาตรการรณาดคแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ “มาก” เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ “ปานกลาง” และ “น้อย” ร้อยละ 80.1, 76.5 และ 61.5 ตามลำดับ

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย Chi - Square Test แล้วพบว่า ตัวแปรระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ กับตัวแปรระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย ทั้งมาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต ไม่มีความสัมพันธ์กันในทางสถิติที่ระดับนัยสำคัญ 0.05 แต่มีความสัมพันธ์กับมาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ และมาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ ตามลำดับ สรุปได้ว่า ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวด

ไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ไม่มีความสัมพันธ์ กับระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยทั้งมาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต ซึ่งไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 13 ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 34

ตารางที่ 34 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ การจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์		
	น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการปัจจุบัน			
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	62.5 (25)	56.3 (18)	57.4 (190)
มาก	37.5 (15)	43.8 (14)	42.6 (141)
รวม	100.0 (40)	100.1 (32)	100.0 (331)
Chi - Square	D.F.	Significance	
.41529	2	.8125	
มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ			
น้อย	7.5 (3)	14.7 (5)	3.6 (12)
ปานกลาง	35.0 (14)	38.2 (13)	31.9 (106)
มาก	57.5 (23)	47.1 (16)	64.5 (214)
รวม	100.0 (40)	100.1 (34)	100.0 (332)
Chi - Square	D.F.	Significance	
10.40478	4	.0341*	

ตารางที่ 34 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์
กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวดนิรภัย	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ การจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์		
	น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ			
น้อย	7.5 (3)	11.8 (4)	3.3 (11)
ปานกลาง	55.0 (22)	41.2 (14)	49.1 (163)
มาก	37.5 (15)	47.1 (16)	47.6 (158)
รวม	100.0 (40)	100.1 (34)	100.0 (332)
Chi - Square	D.F.	Significance	
7.41174	4	.1157	
มาตรการอนาคต			
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	51.3 (20)	42.2 (14)	34.5 (114)
มาก	48.7 (19)	57.6 (19)	65.5 (216)
รวม	100.0 (39)	100.1 (33)	100.0 (330)
Chi - Square	D.F.	Significance	
4.68605	2	.0960	

ตารางที่ 34 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์
กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวดนิรภัย	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ การจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์		
	น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการนอกคตแบบเป็นทางการ			
น้อย	5.0 (2)	2.9 (1)	2.7 (9)
ปานกลาง	40.0 (16)	47.1 (16)	37.7 (125)
มาก	55.0 (22)	50.0 (17)	59.6 (198)
รวม	100.0 (40)	100.0 (34)	100.0 (332)
Chi - Square	D.F.	Significance	
1.93659	4	.7474	
มาตรการนอกคตแบบไม่เป็นทางการ			
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	38.5 (15)	23.5 (8)	19.9 (66)
มาก	61.5 (24)	76.5 (26)	80.1 (266)
รวม	100.0 (39)	100.0 (34)	100.0 (332)
Chi - Square	D.F.	Significance	
7.08054	2	.0290*	

2) ความสัมพันธ์ระหว่างการจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

จากการศึกษา

มาตรการปัจจุบัน พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "มาก" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "ปานกลาง" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "ปานกลาง" และ "น้อย" ร้อยละ 64.9, 58.3 และ 46.9 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "น้อย" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "ปานกลาง" และ "น้อย" ร้อยละ 69.7, 58.3 และ 58.2 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "น้อย" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "มาก" และ "ปานกลาง" ร้อยละ 57.2, 40.9 และ 38.9 ตามลำดับ

มาตรการอนาคต พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "ปานกลาง" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "มาก" และ "น้อย" ร้อยละ 65.7, 64.9 และ 60.0 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "มาก" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "น้อย" และ "ปานกลาง" ร้อยละ 60.4, 56.6 และ 52.8 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "ปานกลาง" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "มาก" และ "น้อย" ร้อยละ 83.3, 82.1 และ 74.6 ตามลำดับ

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย Chi - Square Test แล้วพบว่า ตัวแปรระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ กับตัวแปรระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญในทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ 13 ส่วนระดับความคิดเห็นต่อมาตรการอนาคตนั้น ไม่มีความสัมพันธ์กัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 13 สรุปได้ว่า ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุม

แบบเข็มวัดไม่เรียกร่องผลประโยชน์ มีความสัมพันธ์กับ ระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
หมวดนิรภัย มาตรการปัจจุบัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ 13 ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 35

ตารางที่ 35 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข็มวัดเรียกร่องผลประโยชน์
กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย		ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ การจับกุมแบบเข็มวัดเรียกร้องผลประโยชน์		
		น้อย	ปานกลาง	มาก
หมวดนิรภัย				
มาตรการปัจจุบัน				
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)	
ปานกลาง	46.9 (68)	58.3 (21)	64.9 (144)	
มาก	53.1 (77)	41.7 (15)	35.1 (78)	
รวม	100.0 (145)	100.0 (36)	100.0 (222)	
Chi - Square	D.F.	Significance		
11.61547	2	.0030**		
มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ				
น้อย	2.1 (3)	5.6 (2)	6.7 (15)	
ปานกลาง	28.3 (41)	36.1 (13)	35.1 (79)	
มาก	69.7 (101)	58.3 (21)	58.2 (131)	
รวม	100.1 (145)	100.0 (36)	100.0 (225)	
Chi - Square	D.F.	Significance		
7.15874	4	.1277		

ตารางที่ 35 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์
กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวดนิรภัย	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ การจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์		
	น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ			
น้อย	1.4 (2)	2.8 (1)	6.7 (15)
ปานกลาง	41.4 (60)	58.3 (21)	52.4 (118)
มาก	57.2 (83)	38.9 (14)	40.9 (92)
รวม	100.0 (145)	100.0 (36)	100.0 (225)
Chi - Square	D.F.	Significance	
14.27005	4	.0065**	
มาตรการอนาคต			
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	40.0 (58)	34.3 (12)	35.1 (78)
มาก	60.0 (87)	65.7 (23)	64.9 (114)
รวม	100.0 (145)	100.0 (35)	100.0 (222)
Chi - Square	D.F.	Significance	
.99790	2	.6072	

ตารางที่ 35 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์
กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวดนิรภัย	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ การจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์		
	น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ			
น้อย	3.4 (5)	2.8 (1)	2.7 (6)
ปานกลาง	40.0 (58)	44.4 (16)	36.9 (83)
มาก	56.6 (82)	52.8 (19)	60.4 (136)
รวม	100.0 (145)	100.0 (36)	100.0 (225)
Chi - Square	D.F.	Significance	
1.18867	4	.8800	
มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ			
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	17.9 (26)	16.7 (6)	25.4 (57)
มาก	82.1 (119)	83.3 (30)	74.6 (167)
รวม	100.0 (145)	100.0 (35)	100.0 (224)
Chi - Square	D.F.	Significance	
3.54895	2	.1696	

3) ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอ ไม่เรียกร้องผลประโยชน์ กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

จากการศึกษา

มาตรการปัจจุบัน พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "น้อย" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "ปานกลาง" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "ปานกลาง" และ "มาก" ร้อยละ 73.9, 66.7 และ 48.3 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "มาก" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "ปานกลาง" และ "น้อย" ร้อยละ 68.3, 58.3 และ 51.7 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "มาก" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "ปานกลาง" และ "น้อย" ร้อยละ 58.8, 37.5 และ 31.4 ตามลำดับ

มาตรการอนาคต พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "น้อย" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "มาก" และ "ปานกลาง" ร้อยละ 66.1, 62.8 และ 58.3 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "มาก" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "น้อย" และ "ปานกลาง" ร้อยละ 61.3, 55.9 และ 50.0 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "น้อย" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ "ปานกลาง" และ "มาก" ร้อยละ 85.5, 83.3 และ 73.3 ตามลำดับ

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย Chi - Square Test แล้ว พบว่า ตัวแปรระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ กับ ตัวแปรระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญในทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ 13 ส่วนมาตรการอนาคตนั้น ไม่มีความสัมพันธ์กัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 13 สรุปได้ว่า ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้อง

ผลประโยชน์ มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ 13 ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 36

ตารางที่ 36 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ การจับกุมไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์		
	น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการปัจจุบัน			
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	73.9 (85)	66.7 (32)	48.3 (116)
มาก	26.1 (30)	33.3 (16)	51.7 (124)
รวม	100.0 (115)	100.0 (48)	100.0 (240)
Chi - Square	D.F.	Significance	
22.60822	2	.0000**	
มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ			
น้อย	9.3 (11)	6.3 (3)	2.5 (6)
ปานกลาง	39.0 (46)	35.4 (17)	29.2 (70)
มาก	51.7 (61)	58.3 (28)	68.3 (164)
รวม	100.0 (118)	100.0 (48)	100.0 (240)
Chi - Square	D.F.	Significance	
13.76452	4	.0081**	

ตารางที่ 36 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์
กับระดับความคิดเห็นต่อกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ การจับกุมไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์		
	น้อย	ปานกลาง	มาก
หมวดนิรภัย			
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ			
น้อย	6.8 (8)	2.1 (1)	3.8 (9)
ปานกลาง	61.9 (73)	60.4 (29)	40.4 (97)
มาก	31.4 (37)	37.5 (18)	55.8 (134)
รวม	100.0 (118)	100.0 (48)	100.0 (240)
Chi - Square	D.F.	Significance	
22.32333	4	.0002**	
มาตรการอนาคต			
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	33.9 (39)	41.7 (20)	37.2 (89)
มาก	66.1 (76)	58.3 (28)	62.8 (150)
รวม	100.0 (115)	100.0 (48)	100.0 (239)
Chi - Square	D.F.	Significance	
.92047	2	.6311	

ตารางที่ 36 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ กับระดับความคิดเห็นต่อกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมายหมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวกนิรภัย	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ การจับกุมไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์		
	น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ			
น้อย	4.2 (5)	2.1 (1)	2.5 (6)
ปานกลาง	39.8 (47)	47.9 (23)	36.3 (87)
มาก	55.9 (66)	50.0 (24)	61.3 (147)
รวม	99.9 (118)	100.0 (48)	100.0 (240)
Chi - Square	D.F.	Significance	
3.45101	4	.4854	
มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ			
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	14.5 (17)	16.7 (8)	26.7 (64)
มาก	85.5 (100)	83.3 (40)	73.3 (176)
รวม	100.0 (117)	100.0 (48)	100.0 (240)
Chi - Square	D.F.	Significance	
7.65221	2	.0218	

4) ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สมัครใจ
เรียกเรื่องผลประโยชน์ กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

จากการศึกษา

มาตรการปัจจุบัน พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สมัครใจ
เรียกเรื่องผลประโยชน์ ในระดับ "มาก" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "ปานกลาง" มาก
ที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สมัครใจเรียกเรื่องผลประโยชน์
ในระดับ "ปานกลาง" และ "น้อย" ร้อยละ 66.1, 63.4 และ 39.8 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับ
กุมแบบไม่สมัครใจเรียกเรื่องผลประโยชน์ ในระดับ "น้อย" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ
"มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สมัครใจเรียกเรื่อง
ผลประโยชน์ ในระดับ "ปานกลาง" และ "มาก" ร้อยละ 70.7, 63.4 และ 57.9 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการ
จับกุมแบบไม่สมัครใจเรียกเรื่องผลประโยชน์ ในระดับ "น้อย" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ใน
ระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สมัครใจ
เรียกเรื่องผลประโยชน์ ในระดับ "ปานกลาง" และ "มาก" ร้อยละ 60.2, 41.5 และ 40.5 ตามลำดับ

มาตรการอนาคต พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่
สมัครใจเรียกเรื่องผลประโยชน์ ในระดับ "น้อย" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มาก
ที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สมัครใจเรียกเรื่องผลประโยชน์
ในระดับ "มาก" และ "ปานกลาง" ร้อยละ 65.6, 63.6 และ 53.7 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการ
จับกุมแบบไม่สมัครใจเรียกเรื่องผลประโยชน์ ในระดับ "น้อย" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ใน
ระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบ ไม่สมัครใจ
เรียกเรื่องผลประโยชน์ ในระดับ "มาก" และ "ปานกลาง" ร้อยละ 63.4, 57.4 และ 48.8 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการ
จับกุมแบบไม่สมัครใจเรียกเรื่องผลประโยชน์ ในระดับ "ปานกลาง" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว
ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สมัครใจเรียกเรื่อง
ผลประโยชน์ ในระดับ "น้อย" และ "มาก" ร้อยละ 80.5, 78.0 และ 77.6 ตามลำดับ

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย Chi - Square Test แล้ว
พบว่า ตัวแปรระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมแบบไม่สมัครใจเรียกเรื่องผลประโยชน์ กับตัวแปรระดับ
ความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของเกี่ยวข้อ
ต่อมาตรการปัจจุบัน อย่างมีนัยสำคัญใน ทางสถิติที่ระดับ 0.05 ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ 13 ส่วนมาตรการ
อนาคต ไม่มีความสัมพันธ์กัน ไม่เป็นไปตามสมมติฐานที่ 13 สรุปได้ว่า ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุม

แบบไม่สม่ำเสมอเรียกร่องผลประโยชน์ มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย
หมวดนิรภัย มาตรการปัจจุบัน ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ 13 ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 37

ตารางที่ 37 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมไม่สม่ำเสมอเรียกร่องผลประโยชน์
กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย		ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ การจับกุมไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์		
		น้อย	ปานกลาง	มาก
หมวดนิรภัย				
มาตรการปัจจุบัน				
น้อย	0.0	0.0	0.0	
	(0)	(0)	(0)	
ปานกลาง	39.8	63.4	66.1	
	(49)	(26)	(158)	
มาก	60.2	36.6	33.9	
	(74)	(15)	(81)	
รวม	100.0	100.0	100.0	
	(123)	(41)	(239)	
Chi - Square	D.F.	Significance		
23.56736	2	.0000**		
มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ				
น้อย	3.3	4.9	5.8	
	(4)	(2)	(14)	
ปานกลาง	26.0	31.7	36.4	
	(32)	(13)	(88)	
มาก	70.7	63.4	57.9	
	(87)	(26)	(140)	
รวม	100.0	100.0	100.0	
	(123)	(41)	(242)	
Chi - Square	D.F.	Significance		
5.92328	4	.2050		

ตารางที่ 37 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์
กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวดนิรภัย	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ การจับกุมไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์		
	น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ			
น้อย	0.8 (1)	4.9 (2)	6.2 (15)
ปานกลาง	39.0 (48)	53.7 (22)	53.3 (129)
มาก	60.2 (74)	41.5 (17)	40.5 (98)
รวม	100.0 (123)	100.1 (41)	100.0 (242)
Chi - Square	D.F.	Significance	
15.97847	4	.0030**	
มาตรการอนาคต			
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	34.4 (42)	46.3 (19)	36.4 (87)
มาก	65.6 (80)	53.7 (22)	63.6 (152)
รวม	100.0 (122)	100.0 (41)	100.0 (239)
Chi - Square	D.F.	Significance	
1.91640	2	.3836	

ตารางที่ 37 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการจับกุมไม่สมัครใจเรียกร้องผลประโยชน์
กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวดนิรภัย	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ การจับกุมไม่สมัครใจเรียกร้องผลประโยชน์		
	น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการนอกแบบเป็นทางการ			
น้อย	5.7 (7)	0.0 (0)	2.1 (5)
ปานกลาง	30.9 (38)	51.2 (21)	40.5 (98)
มาก	63.4 (78)	48.8 (20)	57.4 (139)
รวม	100.0 (123)	99.9 (41)	100.0 (242)
Chi - Square	D.F.	Significance	
9.99317	4	.0405*	
มาตรการนอกแบบไม่เป็นทางการ			
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	22.0 (27)	19.5 (8)	22.4 (54)
มาก	78.0 (96)	80.5 (33)	77.6 (187)
รวม	100.0 (123)	100.0 (41)	100.0 (241)
Chi - Square	D.F.	Significance	
.17126	2	.9179	

5) ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสลัดไม่จับกุม กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

จากการศึกษา

มาตรการปัจจุบัน พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสลัดไม่จับกุม ในระดับ "ปานกลาง" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "ปานกลาง" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสลัดไม่จับกุม ในระดับ "มาก" และ "น้อย" ร้อยละ 66.7, 64.1 และ 43.8 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการพบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสลัดไม่จับกุม ในระดับ "น้อย" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสลัดไม่จับกุม ในระดับ "มาก" และ "ปานกลาง" ร้อยละ 65.6, 61.0 และ 58.3 ตามลำดับ

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสลัดไม่จับกุม ในระดับ "ปานกลาง" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "ปานกลาง" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสลัดไม่จับกุม ในระดับ "มาก" และ "น้อย" ร้อยละ 66.7, 53.1 และ 37.5 ตามลำดับ

มาตรการอนาคต พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสลัดไม่จับกุม ในระดับ "มาก" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสลัดไม่จับกุม ในระดับ "น้อย" และ "ปานกลาง" ร้อยละ 67.6, 56.8 และ 50.0 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสลัดไม่จับกุม ในระดับ "มาก" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสลัดไม่จับกุม ในระดับ "น้อย" และ "ปานกลาง" ร้อยละ 61.8, 54.7 และ 41.7 ตามลำดับ

มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ พบว่า ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสลัดไม่จับกุม ในระดับ "มาก" เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ "มาก" มากที่สุด รองลงมา คือ ผู้ที่มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสลัดไม่จับกุม ในระดับ "ปานกลาง" และ "น้อย" ร้อยละ 81.1, 79.2 และ 71.7 ตามลำดับ

เมื่อทดสอบความสัมพันธ์ระหว่าง 2 ตัวแปรด้วย Chi - Square Test แล้วพบว่า ตัวแปรระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสลัดไม่จับกุม กับตัวแปรระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต มีความสัมพันธ์กันอย่างมีนัยสำคัญในทางสถิติที่ระดับ 0.05 สรุปได้ว่า ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสลัดไม่จับกุม มี

ความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมาตรการปัจจุบัน และ มาตรการอนาคต ซึ่งเป็นไปตามสมมติฐานที่ 13 ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 38

ตารางที่ 38 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปะละเลยไม่จับกุมกับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวกนิรภัย	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปะละเลยไม่จับกุม		
	น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการปัจจุบัน			
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	43.8 (56)	66.7 (16)	64.1 (161)
มาก	56.3 (72)	33.3 (8)	35.9 (90)
รวม	100.1 (128)	100.0 (24)	100.0 (251)

Chi - Square D.F Significance
15.27499 2 .0005**

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ

น้อย	2.3 (3)	4.2 (1)	6.3 (16)
ปานกลาง	32.0 (41)	37.5 (9)	32.7 (83)
มาก	65.6 (84)	58.3 (14)	61.0 (155)
รวม	99.9 (128)	100.0 (24)	100.0 (254)

Chi - Square D.F Significance
3.27299 4 .5132

ตารางที่ 38 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสละเลยไม่จับกุมกับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวดนิรภัย	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสละเลยไม่จับกุม		
	น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ			
น้อย	0.8 (1)	8.3 (2)	5.9 (15)
ปานกลาง	37.5 (48)	66.7 (16)	53.1 (135)
มาก	61.7 (79)	25.0 (6)	40.9 (104)
รวม	100.0 (128)	100.0 (24)	100.0 (254)

Chi - Square	D.F	Significance
22.22511	4	.0002**

มาตรการอนาคต

น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	43.2 (54)	50.0 (12)	32.4 (82)
มาก	56.8 (71)	50.0 (12)	67.6 (171)
รวม	100.1 (125)	100.0 (24)	100.0 (253)

Chi - Square	D.F	Significance
6.09374	2	.0475*

ตารางที่ 38 ความสัมพันธ์ระหว่างระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการปล่อยปลาสละเลยไม่จับกุมกับระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (N = 406) (ต่อ)

ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมาย หมวกนิรภัย	ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ การปล่อยปลาสละเลยไม่จับกุม		
	น้อย	ปานกลาง	มาก
มาตรการรอนาคตแบบเป็นทางการ			
น้อย	6.3 (8)	0.0 (0)	1.6 (4)
ปานกลาง	39.1 (50)	58.3 (14)	36.6 (93)
มาก	54.7 (70)	41.7 (10)	61.8 (157)
รวม	100.0 (128)	100.0 (24)	100.0 (254)
Chi - Square D.F Significance			
11.68993 4 .0198*			
มาตรการรอนาคตแบบไม่เป็นทางการ			
น้อย	0.0 (0)	0.0 (0)	0.0 (0)
ปานกลาง	28.3 (36)	20.8 (5)	18.9 (48)
มาก	71.7 (91)	79.2 (19)	81.1 (206)
รวม	100.0 (127)	100.0 (24)	100.0 (254)
Chi - Square D.F Significance			
4.42800 2 .1093			

4.3.3 สรุปปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

4.3.3.1 จากการศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยส่วนบุคคล กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ดังที่ได้นำเสนอไปแล้วนั้น สามารถสรุปความสัมพันธ์รวมของตัวแปรต่าง ๆ ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 39

ตารางที่ 39 ค่าความสัมพันธ์ (ไค-สแควร์) ระหว่างปัจจัยด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

	มาตรการ ปัจจุบัน	มาตรการ ปัจจุบัน แบบเป็น ทางการ	มาตรการ ปัจจุบัน แบบไม่ เป็นทางการ	มาตรการ อนาคต	มาตรการ อนาคต แบบเป็น ทางการ	มาตรการ อนาคต แบบไม่ เป็นทางการ
1. เพศ	4.06265*	13.88191**	6.04018*	0.52999	2.56440	0.28285
2. อายุ	4.54245	9.37936	5.73692	5.00557	6.95551	1.15285
3. ระดับการศึกษา	4.87125	19.48258*	9.77845	5.92209	24.34800**	9.51463
4. สถานภาพสมรส	0.98237	5.38684	6.23562	1.56497	2.69149	1.77901
5. อาชีพ	1.68745	20.51168	17.07369	10.80200	16.74022	20.03555**
6. รายได้ต่อเดือน	3.36908	5.25467	10.64602	4.91063	6.00355	7.41055
7. การเป็นเจ้าของพาหนะ	8.15520*	5.08734	8.27085	9.41608*	8.93940	3.42587
8. พาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน	3.73140	4.32067	2.31618	7.48730	9.98824	5.14365
9. ประสบการณ์เกี่ยวกับอุบัติเหตุจราจร	8.90624*	7.38776	8.69073	17.16807**	19.47170**	7.86192*

* หมายถึง $P < 0.05$ ** หมายถึง $P < 0.01$

4.3.3.2 จากการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม กับ ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ดังที่ได้นำเสนอไปแล้วนั้น สามารถสรุปความสัมพันธ์รวมของตัวแปรต่าง ๆ ได้ ปรากฏผล ดังแสดงในตารางที่ 40 ดังนี้

ตารางที่ 40 ค่าความสัมพันธ์ (ไค-สแควร์) ระหว่างปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

	มาตรการ ปัจจุบัน	มาตรการ ปัจจุบัน แบบเป็น ทางการ	มาตรการ ปัจจุบัน แบบไม่ เป็นทางการ	มาตรการ อนาคต	มาตรการ อนาคต แบบเป็น ทางการ	มาตรการ อนาคต แบบไม่ เป็นทางการ
1. การเรียนรู้ทางสังคม						
การเรียนรู้จากครอบครัว	.03843	3.04662	1.06547	33.37095**	33.37062**	3.99960*
การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน	.45201**	4.1352	3.37623	12.42723**	13.15518*	10.57662*
การเรียนรู้จากสถานศึกษา	5.40525	6.27245	19.60058**	24.84279**	33.64518**	8.50041*
การเรียนรู้จากหน่วยงานรัฐ	7.16674	9.95286*	2.03477	8.46702*	12.71119*	.86362
การเรียนรู้จากสื่อมวลชน	4.49662	4.61979	9.68078*	22.29932**	35.35776**	2.74515
	4.54902*	6.72620*	3.26162	1.96270**	3.58675	.03708

* หมายถึง $P < 0.05$ ** หมายถึง $P < 0.01$

ตารางที่ 40 ค่าความสัมพันธ์ (โค - สแควร์) ระหว่างปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (ต่อ)

	มาตรการ ปัจจุบัน	มาตรการ ปัจจุบัน แบบเป็น ทางการ	มาตรการ ปัจจุบัน แบบไม่ เป็นทางการ	มาตรการ อนาคต	มาตรการ อนาคต แบบเป็น ทางการ	มาตรการ อนาคต แบบไม่ เป็นทางการ
2. ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย						
ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมาย	.83522	6.14972*	1.46208	4.16409*	1.41727	1.73784
ความรู้ความเข้าใจในวิธีการปฏิบัติตามกฎหมาย	.01491	6.30264*	.80497	.70707	.51129	.43380
ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมาย	6.11860*	8.74778	6.31937	.09984	2.05193	.20443
	5.67199	6.01215	16.10562**	16.13853**	10.92184*	12.26796**
3. การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย						
การรับรู้จากการรณรงค์อุบัติเหตุจราจร	7.91197	8.29306*	2.62490	12.41966**	15.24542**	1.69654
การรับรู้จากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร	.13604	4.06216	.95996	10.68992**	12.11800**	1.00196
การรับรู้จากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร	4.08064*	12.14059**	3.34959	39.70101**	20.32627**	5.90642*
การรับรู้จากการดำเนินคดีของตำรวจ	2.76367	10.14686**	.39838	12.23869**	10.84313**	2.88661

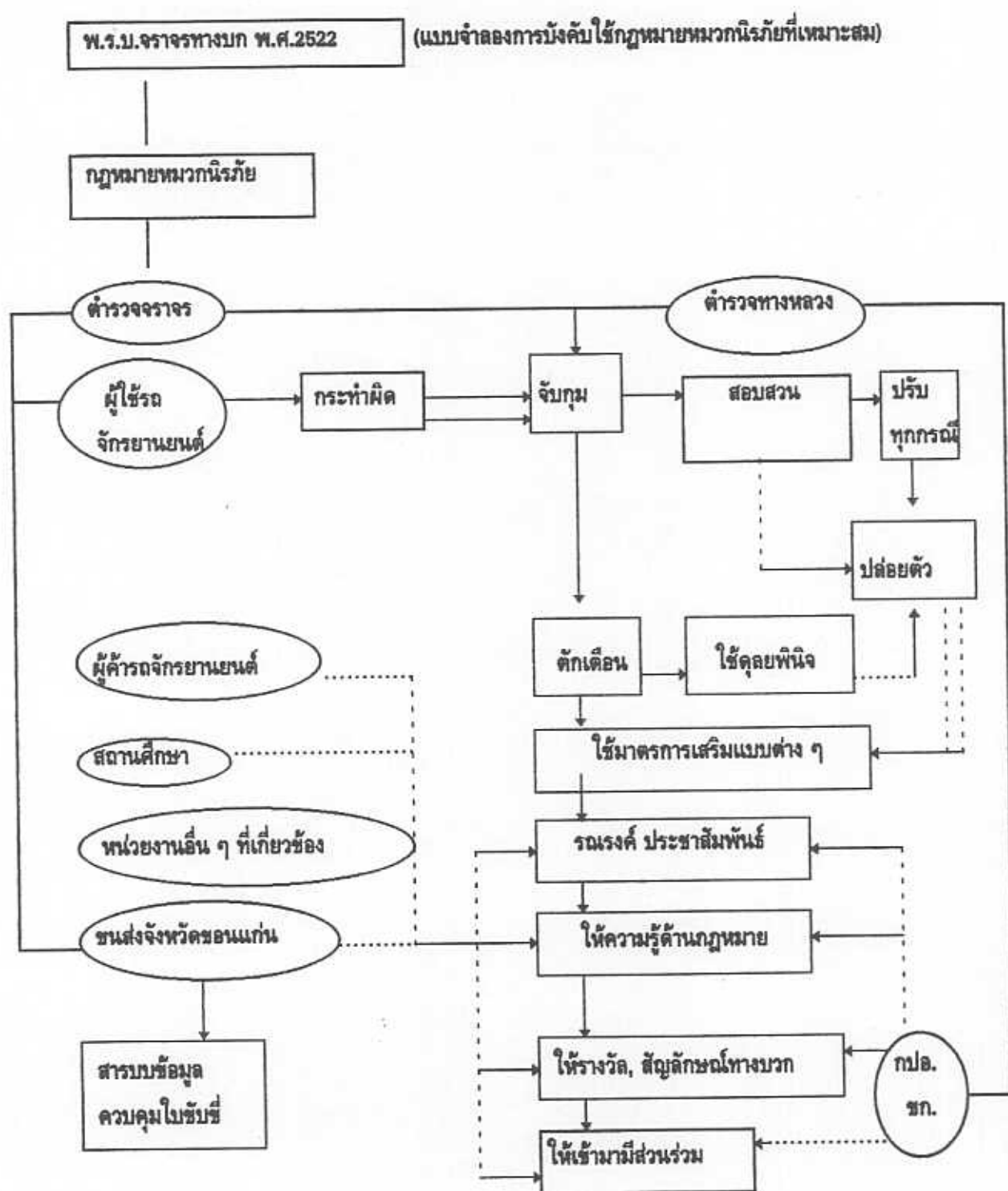
ตารางที่ 40 ค่าความสัมพันธ์ (โค - สแควร์) ระหว่างปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (ต่อ)

	มาตรการ ปัจจุบัน	มาตรการ ปัจจุบัน แบบเป็น ทางการ	มาตรการ ปัจจุบัน แบบไม่ เป็นทางการ	มาตรการ อนาคต แบบเป็น ทางการ	มาตรการ อนาคต แบบไม่ เป็นทางการ
4. วิถีดำเนินการจับกุมของตำรวจ	2.07928	1.79625	.97773	12.38645**	16.67231** .6208
การจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์	.41529	10.40478*	7.41174	4.68605	1.93659 7.08054
การจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์	11.61547**	7.15874	14.27005**	.99790	1.18867 3.54895
การจับกุมแบบไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์	22.60822**	13.76452**	22.32333**	.92047	3.45101 7.65221*
การจับกุมแบบไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์	23.56736**	5.92328	15.97847**	1.91640	9.99317* .17126
การปล่อยปละละเลยไม่จับกุม	15.27499**	3.27299	22.22511**	6.09374*	11.68993* 4.42800

* หมายถึง $P < 0.05$, ** หมายถึง $P < 0.01$

4.4 การเสนอแบบจำลองแนวคิดการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในอนาคต

จากวัตถุประสงค์ข้อ 4 เมื่อศึกษาวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยทั้งแบบมาตรการปัจจุบัน (Current Model) และมาตรการอนาคต (Proposed Model) แล้ว อาจสรุปผลการศึกษาโดยคัดเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม มาเพื่อกำหนดนโยบายบังคับใช้ในอนาคตในเขตเทศบาลนครขอนแก่น โดยใช้ทฤษฎีการตัดสินใจหลักส่วนเพิ่ม (Incremental Decision Making Theory) ของ ลินด์บอล์ม (Lindholm อ้างถึงใน สมพร เฟื่องจันทร์, 2539) โดยจัดแบ่งกลุ่มมาตรการบังคับใช้ที่เหมาะสมออกเป็น 2 แนวทาง คือ มาตรการแบบเป็นทางการและมาตรการแบบไม่เป็นทางการ ให้สอดคล้องกับทฤษฎีการจัดระเบียบทางสังคม ทฤษฎีการควบคุมทางสังคม ทฤษฎีการลงโทษ แนวคิดการบังคับใช้กฎหมาย และนำเสนอเป็นแบบจำลองแนวคิดการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม ในอนาคต (Proposed Model) ในรูปแบบจำลองที่เป็นไดอะแกรม (Diagrammatic Model) ตามแนวคิดการสร้างแบบจำลองของ สโตคีย์และเซคเฮาเซอร์ (Stokey and Zeckhauser อ้างถึงใน สมพร เฟื่องจันทร์, 2539) โดยแบบจำลองแนวคิดการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในอนาคตในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ควรมีรูปแบบตามแผนภูมิที่ 7 ดังนี้



แผนภูมิที่ 7 แบบจำลองแนวคิดการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนครขอนแก่น

4.5 การอภิปรายผลการวิจัย

จากการศึกษาความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ทั้งแบบ มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต สรุปได้ดังต่อไปนี้

4.5.1 ข้อมูลทั่วไปของคุณลักษณะส่วนบุคคล ปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม ปัจจัยด้านมาตรการ บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย และการเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม

จากวัตถุประสงค์ข้อ 1 อภิปรายผลได้ดังนี้

4.5.1.1 ข้อมูลคุณลักษณะส่วนบุคคล ในภาพรวม พบว่า กลุ่มตัวอย่างเป็น เพศชายมากกว่าเพศหญิง (ร้อยละ 56.5 และ 43.5) มีอายุระหว่าง 21-30 ปีมากที่สุด (ร้อยละ 36.3) ส่วนมากจบการศึกษาอยู่ในระดับปริญญาตรี (ร้อยละ 33.2) มีสถานภาพโสด (59.9) อาชีพนักเรียนนักศึกษา มากกว่ากลุ่มอื่น (39.6) มีรายได้ต่อเดือนอยู่ในระหว่าง 1,000 - 5,000 บาท (ร้อยละ 61.9) กลุ่มตัวอย่างมีรถจักรยานยนต์เป็นของตนเอง และใช้รถจักรยานยนต์เป็นพาหนะในชีวิตประจำวันมากที่สุด (ร้อยละ 47.5 และ 54.6)) รวมทั้ง เคยประสบอุบัติเหตุจราจรและพบเห็นคนอื่นประสบอุบัติเหตุจราจร มากที่สุด (ร้อยละ 36.1)

4.5.1.2 ข้อมูลด้านจิตวิทยาสังคม เมื่อพิจารณาจากระดับความคิดเห็น (ค่าร้อยละ) พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม เรียงลำดับ สรุปได้ดังนี้

กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย ในระดับ "มาก" มากที่สุด (ร้อยละ 91.3) รองลงมา คือ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย (ร้อยละ 80.4) ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย (ร้อยละ 66.5 และ 59.9) ตามลำดับ

สำหรับ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย นั้น กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร ในระดับ "มาก" มากที่สุด (ร้อยละ 89.) รองลงมา คือ การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์ และการรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการดำเนินคดีของตำรวจ (ร้อยละ 88.6 และ 74.8) ตามลำดับ

สำหรับ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคมนั้น กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากสื่อมวลชน ในระดับ "มาก" มากที่สุด (ร้อยละ 78.0) รองลงมา คือ มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากสถานศึกษา (ร้อยละ 72.8) การเรียนรู้จากครอบครัว (ร้อยละ 66.8) การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ และการเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน (ร้อยละ 58.4 และ 51.2) ตามลำดับ

สำหรับ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจนั้น กลุ่มตัวอย่าง มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ ในระดับ “มาก” มากที่สุด (ร้อยละ 81.7) รองลงมา คือ มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการแบบปล่อยปละละเลยไม่จับกุม (ร้อยละ 62.6) วิธีดำเนินการจับกุมแบบไม่สม่ำเสมอต่อเนื่องเรียกร้องผลประโยชน์ (ร้อยละ 59.4) วิธีดำเนินการจับกุมแบบไม่สม่ำเสมอต่อเนื่องไม่เรียกร้องผลประโยชน์ และวิธีดำเนินการจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ (ร้อยละ 59.4 และ 55.2) ตามลำดับ

สำหรับ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย นั้น กลุ่มตัวอย่าง มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมายหมวกนิรภัย ในระดับ “มาก” มากที่สุด (ร้อยละ 89.5) รองลงมา คือ มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับความรู้ความเข้าใจในวิธีการปฏิบัติกฎหมายหมวกนิรภัย และความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (ร้อยละ 74.5 และ 50.2) ตามลำดับ

ข้อสรุปจากการศึกษาปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม รวม 4 ด้านดังกล่าว ข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า กลุ่มตัวอย่างน่าจะมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยเป็น ตามลักษณะการเรียนรู้ทางสังคมแบบต่าง ๆ โดยในขั้นต้นจะมีการรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย ก่อนซึ่งการรับรู้ กฎหมายจะมีอยู่หลายรูปแบบไม่ว่าจะเป็น การรับรู้จากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร จากการรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์ และจากการดำเนินคดีของตำรวจ เมื่อรับรู้กฎหมายแล้ว ต่อมาจึงเกิดความรู้ความ เข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย ไม่ว่าจะเป็นความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมาย การปฏิบัติตามกฎหมาย และวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยของเจ้าหน้าที่ตำรวจ และในขณะเดียวกันนี้กลุ่มตัวอย่างก็ได้รับการ เรียนรู้ หรือขัดเกลาทางสังคม โดยผ่านสถาบันซึ่งเป็นตัวแทนการขัดเกลาทางสังคม ได้แก่ จากสื่อมวลชน จากสถานศึกษา จากครอบครัว จากหน่วยงานของรัฐ และจากกลุ่มเพื่อน ตามลำดับ จากนั้นกลุ่ม ตัวอย่างจึงได้พบเห็นกับประสบการณ์จริง จากวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ ซึ่งประกอบไปด้วย การจับกุม แบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ การปล่อยปละละเลยไม่จับกุม การจับกุมแบบไม่สม่ำเสมอทั้งแบบไม่ เรียกร้อง หรือแบบเรียกร้องผลประโยชน์ และการจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ ซึ่งจากกระบวนการ ขัดเกลาทางสังคมต่าง ๆ ที่กล่าวแล้วข้างต้น ย่อมส่งผลทำให้ กลุ่มตัวอย่างได้ทราบกฎเกณฑ์ต่าง ๆ เกี่ยวกับการ บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ซึ่งจะส่งผลให้กลุ่มตัวอย่างมีทัศนคติหรือมีความคิดเห็นต่อมาตรการ บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในรูปแบบต่างๆ ที่เหมาะสมได้ สอดคล้องกับแนวคิดเรื่องการเรียนรู้ การรับรู้ ความรู้ความเข้าใจ การขัดเกลาทางสังคมจนเกิดการหยั่งรู้ยังเห็น โดยผ่านกระบวนการขัดเกลาทางสังคม ซึ่ง ลันด์เบิร์ก และคณะ (Lundburg and Others, 1963) กล่าวว่า การขัดเกลาทางสังคมเป็นกระบวนการ ของการมีปฏิสัมพันธ์ซึ่งบุคคลได้เรียนรู้นิสัย ทักษะ ความเชื่อ และมาตรฐานของการตัดสินใจซึ่งมีความ จำเป็นต่อการมีชีวิตร่วมกันในสังคม คณะจารย์ภาคสังคมวิทยาและมานุษยวิทยา คณะรัฐศาสตร์ จุฬาลงกรณ์มหาวิทยาลัย (2535 อ้างถึงใน พินิจ รุ่งแจ้ง, 2538) กล่าวว่า มนุษย์จะเรียนรู้โดยผ่านตัวแทน ทางสังคม และต้องอาศัยการปรับตัวให้เข้ากับสภาพแวดล้อมโดยอาศัยตัวแทนช่วยขัดเกลา คือ ครอบครัว

กลุ่มเพื่อน โรงเรียน กลุ่มอาชีพ ศาสนา และสื่อมวลชน ทอมลินสัน (Thomlinson, 1965) กล่าวว่า การขัดเกลาทางสังคมที่ดีจะทำให้บุคคลได้รับรู้ถึงบรรทัดฐานภายในสังคมและทำหน้าที่เป็นตัวแทนของสังคมอย่างหนึ่ง ซึ่ง มุสเซนและโรเซนวิก (Mussen and Rosenzweig, 1973) ก็กล่าวว่า มนุษย์แต่ละคนจะเรียนรู้เพื่อปรับตัวให้เข้ากับมาตรฐานจารีตประเพณี วิถีปฏิบัติต่างๆ ในสังคม ช่วยให้เขามีประสบการณ์และพฤติกรรมที่สอดคล้องกับประสบการณ์ และพฤติกรรมที่สังคมยอมรับ ประกอบกับ เคลแมน (Kelman อ้างถึงใน สงครามชัย ลิทองดี, 2537) ยังกล่าวต่อไปอีกว่า พฤติกรรมบุคคลอาจเปลี่ยนแปลงได้เพราะการเอาแบบอย่าง โดยบุคคลจะมองเห็นพฤติกรรมของผู้อื่นว่าเป็นสิ่งดี และเปลี่ยนแปลงเพราะยอมรับว่าเป็นสิ่งดี เนื่องจากบุคคลนั้นได้ยอมรับและรู้สึกด้วยตนเองว่า การเปลี่ยนแปลงนั้นเป็นสิ่งถูกต้อง เป็นสิ่งเหมาะสม เป็นสิ่งที่ตรงกับแนวความคิด หรือค่านิยมของตนเอง จึงเห็นด้วยกับสิ่งนั้น ๆ สำหรับผู้วิจัยเองในฐานะที่รับราชการเป็นตำรวจ มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมายมาตลอดระยะเวลาหลายปี ก็มีความคิดเห็นสอดคล้องกับแนวคิด และทฤษฎีต่างๆ ที่นักวิชาการหลายท่านได้กล่าวไว้แล้ว

4.5.1.3 ข้อมูลด้านมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดวินัย เมื่อพิจารณาจากระดับความคิดเห็น (คำร้อยละ) พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับปัจจัยด้านมาตรการบังคับใช้กฎหมายเรียงลำดับ สรุปได้ดังนี้

กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดวินัย มาตรการอนาคต โดยเห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว มากกว่า ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการปัจจุบัน (ร้อยละ 85.5 และ 71.6)

สำหรับมาตรการอนาคต นั้น กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นกับ มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ มากกว่า มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ (ร้อยละ 90.1 และ 75.1)

ส่วน มาตรการปัจจุบัน นั้น กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ มากกว่า มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ (ร้อยละ 70.0 และ 69.8)

จากข้อมูลด้านมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดวินัย นั้น อาจอธิบายลักษณะของกลุ่มตัวอย่างได้ตามที่ นวลระออ สุภาผล (2537) กล่าวว่า บุคคลจะมีการพัฒนาบุคลิกภาพเป็นขั้นตอนและเป็นผลรวมจากพันธุกรรม วุฒิกายและประสบการณ์ทางสังคมที่บุคคลได้รับการปฏิสัมพันธ์กับสภาพแวดล้อมโดยผ่านกระบวนการถ่ายทอดทางสังคม ซึ่งจากกระบวนการปฏิสัมพันธ์ในสังคมทำให้กลุ่มตัวอย่างมีการพัฒนาบุคลิกภาพ ตลอดจนมีค่านิยม ทักษะ ทักษะ หรือมีความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดวินัย และเกิดการประเมินคุณค่ามาตรการทางกฎหมาย คาดหวังว่าเป็นมาตรการควบคุมเรื่องการสวมหมวกนิรภัยที่ดีกว่าโดยกลุ่มตัวอย่างมีแนวโน้มในการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมโดยยอมรับมาตรการกฎหมายหมวดวินัยในรูปแบบใหม่ ๆ สอดคล้องกับแนวคิดการเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมซึ่ง เคลแมน (Kelman อ้างถึงใน สงครามชัย ลิทองดี, 2537) กล่าวว่า บุคคลอาจเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมเพราะยอมรับว่าเป็นสิ่งดี (Internalization) เพราะคิดว่าสิ่งนั้นเป็นสิ่งที่ถูกต้อง เป็นสิ่งที่เหมาะสมกับตนเอง เป็นสิ่งที่ตรง

กับแนวคิด หรือค่านิยมของตนเอง กลุ่มตัวอย่าง จึงเห็นด้วยกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคต ในระดับมาก มากกว่ามาตรการปัจจุบัน เพราะคิดว่า มาตรการอนาคตเป็นมาตรการที่เหมาะสมและดีกว่า มาตรการปัจจุบัน และในส่วนมาตรการอนาคตนั้น กลุ่มตัวอย่างก็ยังเห็นด้วยกับมาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ มากกว่า มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการด้วย นอกจากแนวคิด และทฤษฎีดังกล่าวแล้ว ยังมีงานวิจัยที่มีเนื้อหาใกล้เคียงกับการศึกษาครั้งนี้สนับสนุน เช่น สงครามชัย ลีทองดี (2537) วิจัยพบว่า หากมีมาตรการบังคับใช้เข็มขัดนิรภัย กลุ่มตัวอย่างร้อยละ 83.3 ยอมรับที่จะปฏิบัติตาม และเห็นด้วยว่าควรเป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายจราจร วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ (2529) วิจัยพบว่า ความคิดเห็นต่อหมวกนิรภัย มีความสัมพันธ์กับการยอมรับการใช้หมวกนิรภัย วีระ เกษะรักษ์ (2535) วิจัยพบว่า การเห็นด้วยกับการใช้เข็มขัดนิรภัย แตกต่างกัน จะมีการยอมรับการใช้เข็มขัดนิรภัยแตกต่างกัน และสุจิตรา หัตถ์เที่ยง (2536) วิจัยพบว่าทัศนคติมีความสัมพันธ์ กับความตั้งใจสวมหมวกนิรภัย เป็นต้น จากเหตุผลในเชิงวิชาการ และผลการวิจัยดังกล่าว อาจสรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็น หรือมีทัศนคติกับเรื่องกฎหมายหมวกนิรภัย ต้องการนำมาตรการอนาคต มาบังคับใช้มากกว่า มาตรการปัจจุบัน (รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 8)

4.5.1.4 ข้อมูลการเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย จากการศึกษาพบว่า กลุ่มตัวอย่างเลือกมาตรการอนาคต มากกว่า มาตรการปัจจุบัน และประการสุดท้าย ไม่เลือกมาตรการทั้งสอง แต่ได้ให้ข้อเสนอแนะอื่นๆ เกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย (ร้อยละ 67.48, 29.55 และ 2.95 ตามลำดับ) แสดงว่า กลุ่มตัวอย่างมีความคิดเห็นว่าการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในอนาคตนั้นเป็นสิ่งที่เหมาะสมกว่า สังคมจะต้องใช้มาตรการอนาคตทั้งแบบเป็นทางการและแบบไม่เป็นทางการ มาควบคุมความประพฤติของผู้ที่จะต้องปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัย ซึ่งสอดคล้องกับเรื่องการเปลี่ยนพฤติกรรมซึ่งเคิลแมน (Kelman) กล่าวว่า บุคคลอาจเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมในลักษณะยอมรับว่าเป็นสิ่งที่ดีได้ และในเรื่องทฤษฎีการควบคุมสังคม ซึ่ง พาวนด์ (Pound อ้างถึงใน วิษณุ เครืองาม, 2539) กล่าวว่า การแก้ปัญหาสังคมนั้นต้องทำทั้งวิธีลอบและรู้ ใช้ทั้งน้ำเย็นและน้ำร้อนในการตอบโต้ ลงโทษผู้กระทำความผิด เพื่อไม่ให้ผู้นั้นกระทำความผิดซ้ำ หรือไม่ให้ผู้อื่นเอาเยี่ยงอย่าง สอดคล้องกับแมคคิโอนีส (Macdonis อ้างถึงใน อัดเนพ ชูบำรุง และคณะ, 2539) ที่กล่าวว่า การควบคุมอาชญากรรมทำได้ใน 2 รูปแบบ คือ การควบคุมโดยใช้ระบบงานยุติธรรม และ การควบคุมโดยการขัดเกลากฎทางสังคม สมศักดิ์ ศรีสันติสุข (2536) กล่าวว่าระบบการควบคุมแบ่งออกเป็น 2 ระบบ คือ บรรทัดฐานทางสังคม และการให้รางวัล และการลงโทษ และยังแบ่งออกเป็น การควบคุมแบบเป็นทางการ และการควบคุมแบบไม่เป็นทางการได้ สอดคล้องกับ เดวิส และคณะ (Davis et al., อ้างถึงใน วิษณุ เครืองาม, 2539) กล่าวว่า บุคคลหรือกลุ่มย่อมถูกบังคับให้เป็นไปตามกฎเกณฑ์ ทั้งที่เป็นทางการและไม่เป็นทางการ การควบคุมเป็นทางการจะต้องมีการวางกฎระเบียบไว้ชัดเจน มีหน่วยงานที่ทำหน้าที่รักษากฎเกณฑ์และใช้สภาพบังคับ ยุทธ ศักดิ์เดชยนต์ และคณะ (2539) กล่าวว่า กฎหมายเป็นเครื่องมือในการควบคุมสังคมทั้งที่เป็นทางการ และไม่เป็นทางการ มีความสัมพันธ์ใน

ลักษณะเสริมกัน หากชนบธรรมเนียมประเพณีหย่อนแรงบังคับ กฎหมายจะมีบทบาทมากขึ้น แต่หากการควบคุมอย่างอื่นได้ผลดีอยู่แล้ว กฎหมายจะมีบทบาทสำคัญน้อย และยุ่งยาก สาระสมบัติ (2522) กล่าวว่า จะต้องใช้มาตรการเสริมอย่างอื่น สนับสนุนการบังคับใช้กฎหมายด้วยจะเกิดมีประสิทธิภาพยิ่งขึ้นโดยจะทำให้เกิดผลทั้งในลักษณะป้องกัน ป้องปราม และปราบปราม

จากการพิจารณา ระดับความคิดเห็น (ค่าร้อยละ) ของกลุ่มตัวอย่างในแต่ละมาตรการที่กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นต่อการใช้มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย สามารถสรุปเรียงลำดับมาตรการต่าง ๆ ได้ดังนี้คือ

1. มาตรการอนาคต (ร้อยละ 85.5)
 - 1.1 มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ (ร้อยละ 90.1)
 - 1.2 มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ (ร้อยละ 75.1)
 2. มาตรการปัจจุบัน (ร้อยละ 71.4)
 - 2.1 มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ (ร้อยละ 70.0)
 - 2.2 มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ (ร้อยละ 69.8)
- (รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 7)

ส่วนการพิจารณาระดับความคิดเห็นของมาตรการรายชื่อ (ค่าเฉลี่ย) พบว่า กลุ่มตัวอย่างมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยทั้งมาตรการปัจจุบัน และ มาตรการอนาคต เรียงลำดับรายชื่อ (รายละเอียดปรากฏตาม แผนก ก. ตารางที่ 44) ดังนี้

1. มาตรการอนาคต ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 1.1 มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ

ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วยอย่างยิ่ง"

 - 1.1.1 การรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์

ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วยอย่างยิ่ง"
 - 1.1.2 การให้ความรู้ด้านกฎหมาย

ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วยอย่างยิ่ง"
 - 1.1.3 การให้รางวัล สัญลักษณ์ทางบวก

ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 1.1.4 การให้เข้ามามีส่วนร่วม

ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 1.2 มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ

ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"

 - 1.2.1 วากกล่าวตักเตือน ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วยอย่างยิ่ง"

- 1.2.2 เก็บข้อมูลผู้กระทำผิดเป็นระบบ
ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 1.2.3 ปรับ เปลี่ยนอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 1.2.4 มาตรการเสริมค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 1.2.5 ภาคทัณฑ์ ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 1.2.6 พักใช้ใบอนุญาตขับรถ ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 1.2.7 ผูกอบรมทดสอบความรู้จราจร ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 1.2.8 จัดคะแนนใบอนุญาตขับรถ ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 1.2.9 ให้ทำงานเพื่อสังคม ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 1.2.10 เพิกถอนใบอนุญาตขับรถ ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 1.2.11 เพิ่มโทษเมื่อกระทำผิดซ้ำ ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 1.2.12 ดำเนินคดีในศาลจราจร ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 1.2.13 ใช้โทษจำคุกกระยะสั้น ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 1.2.14 งดใช้รถจักรยานยนต์ ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "ไม่แน่ใจ"
2. มาตรการปัจจุบันค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 2.1 มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 2.1.1 การร่วกล่าวตักเตือน ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 2.1.2 การปรับ เปลี่ยนอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 2.2 มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 2.2.1 การให้รางวัล หรือสัญลักษณ์ ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
ทางบวก
 - 2.2.2 การรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์
ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 2.2.3 การให้ความรู้ด้านกฎหมาย ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "เห็นด้วย"
 - 2.2.4 การไม่ดำเนินการใด ๆ ค่าเฉลี่ยอยู่ในระดับ "ไม่แน่ใจ"

เมื่อพิจารณาคำร้อยละจากระดับความคิดเห็นของกลุ่มตัวอย่าง ที่เลือกมาตรการ บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต (รายละเอียดตามตารางที่ 8) ตลอดจนคัดเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยโดยพิจารณาค่าเฉลี่ยของมาตรการรายชื่อ (รายละเอียดปรากฏตาม แผนก ก. ตารางที่ 44) อาจนำมาใช้กำหนดนโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในอนาคตขึ้นใหม่ ตามทฤษฎีการตัดสินใจแบบหลักส่วนเพิ่ม (Incremental Decision Making Theory) ของ ลินด์บลอม (Lindholm อ้างถึงใน สมพร เพื่องจันทร์, 2539) ซึ่งในเชิงวิชาการ สามารถ

อธิบายสนับสนุนเหตุผลเกี่ยวกับเรื่องการนำความคิดเห็น มาเป็นพื้นฐานในการคัดเลือกมาตรการต่าง ๆ ได้ เช่น ตามแนวคิดของ เบสท์ (Best อ้างถึงใน สจร., 2540) กล่าวว่า การบอกถึงความคิดเห็นก็คือ การแสดงให้เห็นถึงคำร้อยละ ของคำตอบในแต่ละข้อคำถาม ไทรแอนดิส (Triandis อ้างถึงใน สจร., 2540) กล่าวว่า บุคคลมีความรู้เรื่องใด ลักษณะใด มักก่อให้เกิดทัศนคติ หรือความคิดเห็นต่อเรื่องนั้น ประภาเพ็ญ สุวรรณ (2528) กล่าวว่า ความคิดเห็นการแสดงออกทางด้านทัศนคติอย่างหนึ่ง มักมีอารมณ์เป็นส่วนประกอบ และเป็นส่วนที่พร้อมจะปฏิบัติ นัลแนลลี จูเนียร์ (Nunnally Jr., 1959) กล่าวว่า ทั้งความเห็น และทัศนคติ เป็นเรื่องการแสดงออกของบุคคลทั่วไปความเห็นจะใช้ในเรื่องเกี่ยวกับการลงความเห็น และความรู้อาจสัมพันธ์กับทัศนคติมาก ดังนั้น จากเหตุผลในเชิงวิชาการดังกล่าว การกำหนดนโยบายเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมครั้งนี้ ผู้วิจัยจึงขอใช้ค่าเฉลี่ยจากระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องที่มีต่อระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายแบบต่าง ๆ มาทำการคัดเลือกมาตรการที่มีระดับค่าคะแนนเฉลี่ยสูง ต่ำ ตามลำดับ ไปเป็นพื้นฐานในการกำหนดนโยบายการบังคับใช้กฎหมายที่เหมาะสมในอนาคต จึงสรุปได้ว่า มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในอนาคตในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ควรมีรูปแบบตามที่กลุ่มตัวอย่างต้องการ ซึ่งได้แสดงออกทางความคิดเห็นดังต่อไปนี้และผู้วิจัยขอเปรียบเทียบกับมาตรการที่ใช้ในการศึกษากับมาตรการที่เหมาะสมที่ได้จากการวิจัย เพื่อให้เห็นความแตกต่าง ดังปรากฏตามแผนภูมิที่ 8 ดังนี้

มาตรการที่ใช้ในการศึกษาวิจัย

มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัย
มาตรการปัจจุบัน
แบบเป็นทางการ
ก) การว่ากล่าวตักเตือน
ข) การปรับ
แบบไม่เป็นทางการ
ก) การไม่ดำเนินการใด ๆ
ข) การรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์
ค) การให้ความรู้ด้านกฎหมาย
ง) การให้รางวัล การให้สัญลักษณ์ทางบวก
มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัยมาตรการอนาคต
แบบเป็นทางการ
ก) การว่ากล่าวตักเตือน
ข) การภาคทัณฑ์
ค) การปรับ
ง) การใช้มาตรการเสริมแบบต่าง ๆ
- การเก็บข้อมูลผู้กระทำความผิดเป็นระบบ
- การจัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่
- การฝึกอบรม ทดสอบความรู้กฎหมายจราจร
- การพักใช้ใบอนุญาตขับขี่
- การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
- การงดใช้รถจักรยานยนต์
- การดำเนินคดีในศาลจราจร
- การให้ทำงานเพื่อสังคม
- การใช้โทษจำคุกระยะสั้น
- การเพิ่มโทษเมื่อกระทำความผิดซ้ำ
แบบไม่เป็นทางการ
ก) การรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์
ข) การให้ความรู้ด้านกฎหมาย
ค) การให้รางวัล การให้สัญลักษณ์ทางบวก
ง) การให้เข้ามามีส่วนร่วม

มาตรการที่ได้จากการศึกษาวิจัย

มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวดนิรภัยที่เหมาะสม ในเขตเทศบาลนครขอนแก่น
แบบไม่เป็นทางการ
ก) การรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์
ข) การให้ความรู้ด้านกฎหมาย
ค) การให้รางวัล หรือสัญลักษณ์ทางบวก
ง) การให้เข้ามามีส่วนร่วม
แบบเป็นทางการ
ก) การว่ากล่าวตักเตือน
ข) การเก็บข้อมูลผู้กระทำความผิดเป็นระบบ
ค) การปรับ
ง) การใช้มาตรการเสริมแบบต่าง ๆ
การภาคทัณฑ์
การพักใช้ใบอนุญาต
การฝึกอบรมทดสอบความรู้กฎหมายจราจร
การจัดคะแนนใบอนุญาตขับขี่
การให้ทำงานเพื่อสังคม
การเพิกถอนใบอนุญาตขับขี่
การเพิ่มโทษเมื่อกระทำความผิดซ้ำ
การดำเนินคดีในศาลจราจร
การงดใช้รถจักรยานยนต์
การใช้โทษจำคุกระยะสั้น

4.5.2 ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย

จากวัตถุประสงค์ข้อ 2 พบว่า ผู้เกี่ยวข้อง (กลุ่มอาชีพ) มีทั้งหมด 8 กลุ่ม คือ กลุ่มนักเรียน นักศึกษา กลุ่มรับราชการ กลุ่มพนักงานรัฐวิสาหกิจ กลุ่มพนักงานบริษัท/ห้างร้าน/ธนาคาร กลุ่มค้าขาย กลุ่มรับจ้างทั่วไป กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพส่วนตัว และกลุ่มที่ไม่มีอาชีพ ซึ่งแต่ละกลุ่มอาชีพมีระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยแต่ละมาตรการแตกต่างกันไป สรุปได้ว่า กลุ่มตัวอย่าง เห็นด้วยกับมาตรการอนาคต ในระดับ “มาก” มากกว่า มาตรการปัจจุบัน (ร้อยละ 85.5 และ 71.6) ซึ่งในส่วนของ มาตรการอนาคตนั้น ก็เห็นด้วยกับมาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ ในระดับ “มาก” มากกว่า มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ ส่วนมาตรการปัจจุบันนั้น เห็นด้วยกับมาตรการปัจจุบันเห็นด้วยกับ มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ ในระดับ “มาก” มากกว่า มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ (รายละเอียดปรากฏตามตารางที่ 8)

กล่าวโดยสรุป หากพิจารณาจากค่าร้อยละของระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง (กลุ่มอาชีพ) ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย แล้ว พบว่าผู้เกี่ยวข้องเห็นด้วยกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยแบบต่าง ๆ ดังนี้คือ

1. มาตรการปัจจุบัน กลุ่มพนักงานรัฐวิสาหกิจ เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “ปานกลาง” มากที่สุด ร้อยละ 66.7

1.1 มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ กลุ่มพนักงานรัฐวิสาหกิจ เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด ร้อยละ 80.3

1.2 มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ กลุ่มพนักงานรัฐวิสาหกิจ เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “ปานกลาง” มากที่สุด ร้อยละ 66.7

2. มาตรการอนาคต กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพค้าขาย เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด ร้อยละ 75.0

2.1 มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ กลุ่มผู้ประกอบการอาชีพค้าขาย เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด ร้อยละ 70.0

2.2 มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ กลุ่มผู้ไม่มีอาชีพ เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าว ในระดับ “มาก” มากที่สุด ร้อยละ 90.9 (ปรากฏผลดังแสดงในตารางที่ 9)

จะเห็นได้ว่า ระดับความคิดเห็นผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายแบบต่าง ๆ นั้น จะมีค่าร้อยละ ของระดับความคิดเห็น ในระดับ “มาก” ต่อมาตรการอนาคต ทั้งแบบเป็นทางการ และไม่เป็นทางการ ร้อยละ 75.0, 70.0 และ ร้อยละ 90.9 ตามลำดับ ซึ่งเป็นค่าระดับความคิดเห็นที่มากกว่าในกลุ่ม มาตรการปัจจุบัน ทั้งแบบเป็นทางการและแบบไม่เป็นทางการ ซึ่งเห็นด้วย ในระดับ “ปานกลาง” “มาก” และ “น้อย” ร้อยละ 80.3, 66.7 และร้อยละ 75.0 ตามลำดับ

ดังนั้น อาจจัดลำดับความคิดเห็นที่มีต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยแบบต่าง ๆ
เรียงตามลำดับมากน้อย ตามคำร้อยละ ได้ดังนี้คือ

1. มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ
2. มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ
3. มาตรการอนาคต
4. มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ
5. มาตรการปัจจุบัน
6. มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ

แต่เนื่องจาก มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต เป็นตัวแปรหลักที่ใช้ในการศึกษา
ส่วนมาตรการที่เหลือเป็นตัวแปรย่อยซึ่งเป็นส่วนประกอบของตัวแปรหลัก ดังนั้น ผู้วิจัยอาจจัดกลุ่ม
มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยตามลำดับความสำคัญในการเลือก (Choice Priority) เพื่อนำเสนอ
เป็นนโยบายบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม ได้ดังนี้คือ

1. มาตรการอนาคต
 - 1.1 มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ
 - 1.2 มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ
2. มาตรการปัจจุบัน
 - 2.1 มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ
 - 2.2 มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ

กล่าวโดยสรุป ผู้เกี่ยวข้อง (กลุ่มอาชีพ) แต่ละกลุ่มต่างก็มีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ
มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยแตกต่างกันไป หรือ อาจกล่าวได้ว่าแต่ละกลุ่มอาชีพยอมรับมาตรการ
ทางกฎหมายแบบต่างๆ ซึ่งอาจถือว่าเป็นนวัตกรรมทางกฎหมายอย่างหนึ่ง สอดคล้องกับแนวคิดของ โรเจอร์
(Rogers, อ้างถึงใน สัญญา สัญญาวิวัฒน์, 2536) ที่กล่าวว่า ปัจเจกบุคคลมีความสัมพันธ์กับ การยอมรับ
นวัตกรรม และสมศักดิ์ ศรีสันติสุข (2536) กล่าวว่า การยอมรับสิ่งใหม่นั้นขึ้นอยู่กับความเป็นปัจเจก
บุคคล ซึ่งกลุ่มบุคคลมีความแตกต่างกันในด้านบุคลิกภาพ ความรู้ความเข้าใจ ทักษะคติ ค่านิยม ระดับ
ความคิด ความชำนาญ ความคิดสร้างสรรค์ ภาวะผู้นำ จะยอมรับสิ่งใหม่ต่างกันออกไป รวมทั้งอาจคาดหวัง
ว่ามาตรการอนาคต โดยเฉพาะมาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ อาจเป็นสิ่งที่ดี ตามที่ เคลแมน
(Kelman อ้างถึงใน สงครามชัย ลิทองดี, 2537) ที่กล่าวว่า บุคคลอาจเปลี่ยนแปลงพฤติกรรมได้หากเห็นว่า
สิ่งนั้นเป็นสิ่งดี ผู้เกี่ยวข้อง (กลุ่มอาชีพ) จึงตัดสินใจเลือกมาตรการดังกล่าวเพื่อให้มีการนำมาบังคับใช้ใน
อนาคต นอกจากแนวคิด และทฤษฎีทางวิชาการ ดังกล่าว ยังมีงานวิจัยใกล้เคียงอธิบายสนับสนุนเหตุผล
ดังกล่าว ช้างตัน เช่น วีระ เกษะวัชร (2535) วิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพ การศึกษา รายได้ การ
รับข่าวสารความทันสมัย และการเห็นด้วยกับการใช้เข็มขัดนิรภัย ที่แตกต่างกันจะมีการยอมรับการใช้

เข็มขัดนิรภัยที่ต่างกัน และอายุ รายได้ ยังมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการยอมรับการใช้เข็มขัดนิรภัยด้วย
 วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ (2529) วิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ อาชีพ รายได้ การรับข่าวสาร
 ประสบการณ์อุบัติเหตุ ความถี่ในการใช้รถจักรยานยนต์ ความคิดเห็นต่อความทันสมัย มีความสัมพันธ์ต่อ
 การยอมรับการใช้หมวกนิรภัย สงครามชัย ลิทองดี (2537) วิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ ยอมรับมาตรการ
 บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มากถึงร้อยละ 83.3 และเห็นด้วยว่าควรให้เป็น ส่วนหนึ่งของกฎหมาย
 จราจร หากมีการบังคับใช้ก็พร้อมใจที่จะปฏิบัติตาม ดังนั้น ผู้เกี่ยวข้อง (กลุ่มอาชีพ) ในการศึกษาครั้งนี้ซึ่ง
 มีสถานภาพ ระดับการศึกษา ระดับความชำนาญ การเป็นเจ้าของนวัตกรรม จึงมีระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับ
 มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยซึ่ง ถือว่าเป็นนวัตกรรมอย่างหนึ่ง แตกต่างกันไปได้ ดังเหตุผล
 ที่กล่าวแล้ว

**4.5.3 ความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล และปัจจัยด้านจิตวิทยา กับ ระดับ
 ความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมาตรการปัจจุบัน และมาตรการ
 อนาคต**

จากการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับ
 ใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ปรากฏผลดังนี้
 จากวัตถุประสงค์ ข้อ 3

**4.5.3.1 ปัจจัยด้านคุณลักษณะส่วนบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้
 เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต**

1. มาตรการปัจจุบัน ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับ
 ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน ได้แก่ เพศ
 การเป็นเจ้าของพาหนะ และ ประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร

2. มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มี
 ความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการ
 ปัจจุบันแบบเป็นทางการ ได้แก่ เพศ และ ระดับการศึกษา

3. มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มี
 ความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการ
 ปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ ได้แก่ เพศ โดย เพศหญิง เห็นด้วยกับมาตรการดังกล่าวในระดับ “ปานกลาง”
 มากกว่า เพศชาย

4. มาตรการอนาคต ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคต ได้แก่ การเป็นเจ้าของพาหนะ และประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร

5. มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการแบบเป็นทางการ ได้แก่ ระดับการศึกษา และ ประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร

กล่าวโดยสรุป จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ พบว่า ตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคลที่สำคัญที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย กล่าวคือ

มาตรการปัจจุบัน ได้แก่ เพศ การเป็นเจ้าของพาหนะ และประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ ได้แก่ เพศ และระดับการศึกษา

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ ได้แก่ เพศ

มาตรการอนาคต ได้แก่ การเป็นเจ้าของพาหนะ และประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร

มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ ได้แก่ ระดับการศึกษา และประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร

มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ ได้แก่ อาชีพ และประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร

จากความสัมพันธ์ดังกล่าว อาจอธิบายได้ว่า ตัวแปรคุณลักษณะส่วนบุคคล ซึ่งว่าเป็นส่วนหนึ่งของปัจเจกบุคคล ย่อมมีความสัมพันธ์กับการยอมรับนวัตกรรม (มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย) ซึ่ง โรเจอร์ (Rogers อ้างถึงใน สมศักดิ์ ศรีสันติสุข, 2536) กล่าวว่า แนวความคิดการยอมรับนวัตกรรม จะเป็นแนวความคิดผล ส่วน ปัจเจกบุคคล การสื่อสาร ตัวนวัตกรรม และเวลา เป็นแนวความคิดเหตุ และสมศักดิ์ ศรีสันติสุข (2536) ยังกล่าวอีกว่า ลักษณะความแตกต่างด้านบุคลิกลักษณะ ความรู้ความเข้าใจ หัตถ์คติ ค่านิยม ระดับความรู้ ความชำนาญ ความคิดสร้างสรรค์ ภาวะผู้นำ ตลอดจนการแพร่กระจาย จะมีผลต่อการยอมรับนวัตกรรม จึงอาจอธิบายได้ในภาพรวม เพื่อสนับสนุนแนวคิดทฤษฎีการแพร่กระจาย และการยอมรับนวัตกรรม ได้ว่า เพศ นั้นเป็นปัจเจกบุคคลโดยตรง ระดับการศึกษาอาจหมายถึงระดับความรู้ อาชีพ อาจหมายถึงระดับความชำนาญ หรือสถานภาพทางสังคม การเป็นเจ้าของพาหนะ คือการเป็นเจ้าของนวัตกรรม และอาจเป็นเครื่องแสดงถึงสถานภาพทางสังคมด้วย ส่วน การมีประสบการณ์จากอุบัติเหตุจราจร นั้น น่าจะหมายถึงการได้รับการขัดเกลาทางสังคมทางหนึ่ง ซึ่งมีลักษณะเป็นการแพร่กระจายสื่อสารทำหน้าที่แพร่ค่านิยม และบรรทัดฐานทางสังคมใหม่ ให้แก่กลุ่มตัวอย่าง ประกอบกับนวัตกรรมดังกล่าว (มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย) ก็ถือว่าเป็นการ ควบคุมทางสังคมรูปแบบหนึ่งจึงมีความสัมพันธ์กับการขัดเกลาทางสังคม ตามที่ สมศักดิ์ ศรีสันติสุข (2536) กล่าวไว้แล้ว นอกจากนี้ยังมีงานวิจัยสนับสนุนผลการอภิปรายดังกล่าวอีก เช่น วีระเกศรัักษ์ (2535) วิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอาชีพ การศึกษา รายได้ การรับข่าวสารความทันสมัย และการเห็นด้วยกับการใช้เข็มขัดนิรภัย ที่แตกต่างกันจะมีการยอมรับการใช้เข็มขัดนิรภัยที่ต่างกัน และอายุ รายได้ ยังมีความสัมพันธ์เชิงบวกกับการยอมรับการใช้เข็มขัด

นิรภัยด้วย วิลาสินี วงศ์ประเสริฐ (2529) วิจัยพบว่า กลุ่มตัวอย่างที่มีอายุ อาชีพ รายได้ การรับข่าวสาร ประสิทธิภาพการรับรู้ปัญหา ความถี่การใช้รถจักรยานยนต์ ความคิดเห็นต่อความทันสมัย มีความสัมพันธ์ต่อการยอมรับการใช้หมวกนิรภัย สงครามชัย สีสองดี (2537) วิจัยพบว่า ผู้ขับขี่รถยนต์ ยอมรับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มากถึงร้อยละ 83.3 และเห็นด้วยว่าควรให้เป็นส่วนหนึ่งของกฎหมายจราจร หากมีการบังคับใช้ก็พร้อมใจที่จะปฏิบัติตาม ดังนั้น แนวคิดทฤษฎีการแพร่กระจาย การยอมรับนวัตกรรม และผลการวิจัยใกล้เคียงที่กล่าวแล้วข้างต้น จึงใช้อธิบายถึงความสัมพันธ์ของกลุ่มตัวแปรดังกล่าวได้อย่างสมเหตุสมผล

4.5.3.2 ปัจจัยด้านคุณลักษณะส่วนบุคคล ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

1. มาตรการปัจจุบัน ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ต่อเดือน และพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน

2. มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน ได้แก่ อายุ สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ต่อเดือน การเป็นเจ้าของพาหนะ พาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน และประสิทธิภาพการรับรู้เหตุจราจร

3. มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน ได้แก่ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ต่อเดือน และพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน โดย

4. มาตรการอนาคต ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคต ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ต่อเดือน และพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน

5. มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ ได้แก่ เพศ อายุ สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ และพาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน

6. มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ ได้แก่ เพศ อายุ ระดับการศึกษา สถานภาพสมรส อาชีพ รายได้ การเป็นเจ้าของพาหนะ และ พาหนะที่ใช้ในชีวิตประจำวัน

ถึงแม้ว่า ผลการศึกษาปัจจัยด้านคุณลักษณะส่วนบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับ ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ดังได้กล่าวแล้วข้างต้น ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้แนวคิดทฤษฎีการแพร่กระจายและการยอมรับนวัตกรรม รวมถึงการขัดเกลาทางสังคม ได้สรุปผล และอธิบายถึงความสัมพันธ์ของตัวแปรเหตุ และตัวแปรผล ว่ามีความสัมพันธ์กันแล้วก็ตาม แต่จากการศึกษาปัจจัยกลุ่มเดียวกัน พบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรผล คือ ระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายแบบต่าง ๆ ในบางมาตรการนั้น อาจอธิบายได้โดยใช้ แนวคิด ทฤษฎีการแพร่กระจาย และการยอมรับนวัตกรรม ว่าสาเหตุที่ไม่มีความสัมพันธ์กัน อาจมีเหตุผลเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่าง ไม่ยอมรับในมาตรการการบังคับใช้กฎหมายบางมาตรการ ซึ่งพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่มีความเหมาะสม ไม่สอดคล้องกับ ค่านิยม ทัศนคติ ของตนเอง หรืออาจคิดว่า หากมีความคิดเห็นที่ดีต่อมาตรการนั้น ๆ มาตรการนั้นอาจนำใช้แล้วไม่เกิดผลดีต่อตนเอง จึงไม่เลือกมาตรการเหล่านั้น ก็ได้

4.5.3.3 ปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคมที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

1. มาตรการปัจจุบัน ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากสื่อมวลชน ความรู้ความเข้าใจเกี่ยวกับวิธีปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัย ประสพการณ์อุบัติเหตุจราจร การจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ การจับกุมแบบไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ การจับกุมแบบไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์ และการปล่อยปละละเลยไม่จับกุม

2. มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ ได้แก่ ระดับการเรียนรู้จากสถานศึกษา การเรียนรู้จากสื่อมวลชน ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหาวิธีการปฏิบัติตามกฎหมาย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสพการณ์อุบัติเหตุจราจร การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการดำเนินคดีของตำรวจ วิธีดำเนินการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมแบบไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์

3. มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์

วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่าเสมอเรียกร้องผลประโยชน์ และระดับความคิดเกี่ยวกับวิธีดำเนินการของตำรวจแบบปล่อยปละละเลยไม่จับกุม

4. มาตรการอนาคตผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคต ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม การเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน การเรียนรู้จากสถานศึกษา การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ ความรู้ความเข้าใจกฎหมาย ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการรณรงค์โฆษณา ประชาสัมพันธ์ การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสบการณ์อุบัติเหตุ การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการดำเนินคดีของตำรวจ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่าเสมอเรียกร้องผลประโยชน์ และวิธีดำเนินการของตำรวจแบบปล่อยปละละเลยไม่จับกุม

5. มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม การเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน การเรียนรู้จากสถานศึกษา การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการรณรงค์โฆษณา ประชาสัมพันธ์ การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการดำเนินคดีของตำรวจ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการแบบปล่อยปละละเลยไม่จับกุม

6. มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม การเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์

กล่าวโดยสรุป จากการศึกษาวิจัยครั้งนี้ พบตัวแปรด้านจิตวิทยาสังคมที่สำคัญและมีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย กล่าวคือ

มาตรการปัจจุบัน ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากสื่อมวลชน ความรู้ความเข้าใจในวิธปฏิบัติตามกฎหมาย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่าเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่าเสมอเรียกร้องผลประโยชน์ และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการของตำรวจแบบปล่อยปละละเลยไม่จับกุม

มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากสถานศึกษา ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในวิธีปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการดำเนินคดีของตำรวจ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมแบบไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์

มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่ำเสมอต่อเนื่องเรียกร้องผลประโยชน์ และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการของตำรวจแบบปล่อยปละละเลยไม่จับกุม

มาตรการอนาคต ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม การเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน การเรียนรู้จากสถานศึกษา การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์ การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการดำเนินคดีของตำรวจ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์ และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการของตำรวจแบบปล่อยปละละเลยไม่จับกุม

มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม การเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน การเรียนรู้จากสถานศึกษา การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์ การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการดำเนินคดีของตำรวจ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการของตำรวจแบบปล่อยปละละเลยไม่จับกุม

มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม การเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์

ผลการศึกษาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย อาจใช้แนวคิด ทฤษฎีการแพร่กระจาย และยอมรับนวัตกรรม แนวคิดด้านจิตวิทยาสังคม แนวคิดการจัดระเบียบทางสังคม มาอธิบายได้ เช่นเดียวกับเรื่องปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคลที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้

กฎหมายหมวกนิรภัย เนื่องจากตัวแปรด้านจิตวิทยาสังคมที่ใช้ในการศึกษาครั้งนี้ มีลักษณะเป็นตัวแปรที่มีความสัมพันธ์กับ แนวความคิด และทฤษฎีดังกล่าว ซึ่งตัวแปรดังกล่าว ได้แก่ ระดับความคิดเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม (การเรียนรู้จากครอบครัว จากกลุ่มเพื่อน สถานศึกษา จากหน่วยงานของรัฐ และจากสื่อมวลชน) การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย (การรับรู้จากการณรงค์ โฆษณา และประชาสัมพันธ์ จากประสบการณ์อุบัติเหตุ และจากการดำเนินคดีของตำรวจ) ความรู้ความเข้าใจ (ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหา กฎหมายหมวกนิรภัย จากวิธีการปฏิบัติตามกฎหมาย และวิธีการบังคับใช้กฎหมาย) และวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ (วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ การจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ การจับกุมแบบไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ การจับกุมแบบไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์ และการปล่อยปละละเลยไม่จับกุม) นั้น ผู้วิจัยได้นำมาศึกษาในฐานะตัวแปรเหตุ จึงมีความสัมพันธ์กับตัวแปรผลที่เป็นนวัตกรรมทางกฎหมายรูปแบบต่าง ๆ ตามเหตุผลที่ได้อภิปรายมาแล้ว และนอกจากนี้ยังมีแนวคิดของนักวิชาการสาขาต่าง ๆ อธิบายสนับสนุนด้วย เช่น โรเจอร์ (Rogers อ้างถึงใน สมศักดิ์ ศรีสันติสุข, 2536) กล่าวว่า ตามทฤษฎีการแพร่กระจาย และยอมรับนวัตกรรมนั้น ปัจเจกบุคคล การสื่อสาร ตัวนวัตกรรม เป็นตัวแปรเหตุ ส่วนการยอมรับนวัตกรรมเป็นตัวแปรผล สมศักดิ์ ศรีสันติสุข (2536) กล่าวว่า การยอมรับสิ่งใหม่ขึ้นอยู่กับความแตกต่างด้านปัจเจกบุคคล บุคลิกภาพ ความรู้ ความเข้าใจ ทัศนคติ ค่านิยม อายุ สถานภาพทางสังคม เศรษฐกิจ ระดับความรู้ความชำนาญ ความคิดสร้างสรรค์ หรือภาวะผู้นำ สัญญา สัญญาวิวัฒน์ (2536) กล่าวว่า อิทธิพลของการสื่อสารสร้างความทันสมัยให้สังคม การสื่อสารจะทำหน้าที่แพร่ค่านิยม เมื่อสังคมนำเอาค่านิยมบรรทัดฐานทางสังคมไปถ่ายทอดปลูกฝังแก่สมาชิก ก็จะทำให้สังคมมีค่านิยมบรรทัดฐานทางสังคมแบบใหม่ สมศักดิ์ ศรีสันติสุข (2536) กล่าวถึงทฤษฎีสัญลักษณ์สัมพันธ์ว่า เป็นทฤษฎีที่อธิบายถึงการจัดระเบียบทางสังคม และการเปลี่ยนแปลงทางสังคม วัฒนธรรม เน้นการกระทำระหว่างกัน ของบุคคลในสังคมเนื่องมาจากสัญลักษณ์ ทำให้มนุษย์มีความผูกพันกัน สัมพันธ์กันจนสร้างกฎเกณฑ์ขึ้นมาทำให้สังคมมีการจัดระเบียบ ซึ่งจะต้องมีลักษณะเป็นกระบวนการ จึงต้องศึกษาพฤติกรรมพลีย่อยของบุคคล สังคมจะมีการเปลี่ยนแปลง แปลความหมาย ประเมินผล นิยาม และกำหนดพฤติกรรมใหม่ ซึ่งสังคมจะพยายามหารูปแบบการเปลี่ยนแปลงที่เหมาะสมอีกด้วย

4.5.3.4 ปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม ที่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคต

1. มาตรการปัจจุบัน ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการปัจจุบัน ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม การเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน การเรียนรู้จากสถานศึกษา การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมายหมวกนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย การ

รับรู้กฎหมายหมกนินภัย การรับรู้กฎหมายหมกนินภัยจากการรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์ การรับรู้
กฎหมายหมกนินภัยจากการดำเนินคดีของตำรวจ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ และระดับความคิดเห็น
เกี่ยวกับวิธีการดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์

2. มาตรการปัจจุบันแบบเป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่ไม่มี ความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการ ปัจจุบันแบบเป็นทางการ ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม การเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ ความรู้ความเข้าใจในวิธีการปฏิบัติตามกฎหมาย หมวกนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย จากการรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์ วิชิตำเนินการจับกุมของตำรวจ วิชิตำเนินการจับกุมของตำรวจแบบ เข้มงวดเรียกร้องประโยชน์ วิชิตำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์ และ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธิตำเนินการจับกุมของตำรวจแบบปล่อยปละละเลยไม่จับกุม

3. มาตรการปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่ไม่มี ความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการ ปัจจุบันแบบไม่เป็นทางการ ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้ทางสังคม การเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากสถานศึกษา การเรียนรู้จากสื่อมวลชน ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมายหมวกนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในวิธีการปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์ การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการดำเนินคดี ของตำรวจ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ วิธีดำเนินการจับกุมแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์

4. มาตรการอนาคต ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคต ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากสื่อมวลชน ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมายหมวกนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในวิธีปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัย วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์

5. มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่ไม่มี ความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการ อนาคตแบบเป็นทางการ ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากสื่อมวลชน ความรู้ความเข้าใจใน เนื้อหากฎหมายหมวกนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในวิธีปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัย วิธีการดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดไม่เรียกร้องผลประโยชน์ วิธีการดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดเรียกร้อง

ผลประโยชน์ วิธีการดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์ และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีการดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์

6. มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ ผลการศึกษาแสดงให้เห็นว่า ปัจจัยที่ไม่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ ได้แก่ ระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับการเรียนรู้จากสถานศึกษา การเรียนรู้จากหน่วยงานรัฐ การเรียนรู้จากสื่อมวลชน ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในเนื้อหากฎหมายหมวกนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในวิธีปฏิบัติตามกฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์ การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการดำเนินของตำรวจ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดเรียกร้องผลประโยชน์ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่ำเสมอเรียกร้องประโยชน์ และระดับความคิดเห็นเกี่ยวกับวิธีดำเนินการของตำรวจแบบปล่อยปละละเลยไม่จับกุม

ถึงแม้ว่าผลการศึกษาปัจจัยด้านจิตวิทยาที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ดังได้กล่าวแล้วข้างต้น ซึ่งผู้วิจัยได้ใช้แนวคิดทฤษฎีการแพร่กระจายและการยอมรับนวัตกรรม รวมถึงการขัดเกลาทางสังคม ได้สรุปผล และอธิบายถึงความสัมพันธ์ของตัวแปรเหตุ และตัวแปรผล ว่ามีความสัมพันธ์กันแล้วก็ตาม แต่จากการศึกษาปัจจัยกลุ่มเดียวกันพบว่า ไม่มีความสัมพันธ์กับตัวแปรผล คือ ระดับความคิดเห็นต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายแบบต่าง ๆ ในบางมาตรการนั้น อาจอธิบายได้โดยใช้แนวคิด ทฤษฎีการแพร่กระจาย และการยอมรับนวัตกรรม ว่าสาเหตุที่ไม่มีความสัมพันธ์กัน อาจมีเหตุผลเนื่องมาจากกลุ่มตัวอย่าง ไม่ยอมรับในมาตรการการบังคับใช้กฎหมายบางมาตรการ ซึ่งพิจารณาแล้วเห็นว่าไม่มีความเหมาะสม ไม่สอดคล้องกับค่านิยม ทัศนคติของตนเอง หรืออาจคิดว่า หากมีความคิดเห็นที่ดีต่อมาตรการนั้น ๆ มาตรการนั้นอาจนำไปใช้แล้วไม่เกิดผลดีต่อตนเองได้ จึงไม่เลือก หรือ มีระดับความคิดเห็นในระดับน้อย จึงเลือกมาตรการที่คิดว่าดีที่สุดสำหรับความคิดของตน เพื่อเป็นมาตรการบังคับใช้ที่เหมาะสม

กล่าวโดยสรุป จากการศึกษาหาความสัมพันธ์ระหว่างปัจจัยคุณลักษณะส่วนบุคคล และปัจจัยด้านจิตวิทยาสังคม กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมแล้ว สามารถสรุปตัวแปรอิสระที่มีความสัมพันธ์ กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม ปรากฏตามแผนภูมิที่ 9 ดังนี้

4.5.4 การเสนอแบบจำลองแนวคิดการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในอนาคต

จากวัตถุประสงค์ข้อ 4 เมื่อศึกษาวิเคราะห์ระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยทั้งแบบมาตรการปัจจุบัน และมาตรการอนาคตแล้ว อาจสรุปผลการศึกษา และอภิปรายผลการนำเสนอแบบจำลองแนวคิดการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสม โดยใช้ทฤษฎีการตัดสินใจหลักส่วนเพิ่ม (Incremental Decision Making Theory) ของ ลินด์บอล์ม (Lindholm อ้างถึงใน สมพร เฟื่องจันทร์, 2539) มาเป็นหลักอ้างอิง จากนั้นจึงแบ่งกลุ่มมาตรการบังคับใช้ที่เหมาะสมออกเป็น 2 แนวทาง คือ มาตรการแบบเป็นทางการและมาตรการแบบไม่เป็นทางการ ซึ่งสอดคล้องกับทฤษฎีการจัดระเบียบทางสังคม ทฤษฎีการควบคุมทางสังคม ทฤษฎีการลงโทษ แนวคิดการบังคับใช้กฎหมาย และนำเสนอเป็นแบบจำลองแนวคิดการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในอนาคต (Proposed Model) ในรูปแบบจำลองที่เป็นไดอะแกรม (Diagrammatic Model) ตามแนวคิดการสร้างแบบจำลองของ สโตคีย์ และ เซคเฮาเซอร์ (Stokey and Zeckhauser, 1978 อ้างถึงใน สมพร เฟื่องจันทร์, 2539) ได้จากข้อมูลดังต่อไปนี้คือ

1) ข้อมูลจากการเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง (ตารางที่ 2) ซึ่งจากการวิเคราะห์ข้อมูลการเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยของกลุ่มตัวอย่าง สรุปได้ความว่า กลุ่มตัวอย่างตัดสินใจเลือกมาตรการอนาคต มากกว่า มาตรการปัจจุบัน ซึ่งในส่วนของมาตรการอนาคต และมาตรการปัจจุบัน นั้น กลุ่มตัวอย่างเลือก มาตรการแบบไม่เป็นทางการ มากกว่า แบบเป็นทางการ

2) ข้อมูลจากการคัดเลือกมาตรการต่าง ๆ จากค่าเฉลี่ยของระดับความคิดเห็นเป็นรายข้อ (ปรากฏตามผนวก ก. ตารางที่ 44) จากการวิเคราะห์ค่าเฉลี่ยของระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ในรายข้อ มาตรการ

3) ข้อมูลจากการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้อง ต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มาตรการอนาคต ของกลุ่มตัวอย่าง (ตารางที่ 10 - 38) ซึ่งจากการศึกษาปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย สรุปได้ความว่า ปัจจัยที่มีความสัมพันธ์กับระดับความคิดเห็นของผู้เกี่ยวข้องต่อมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยแบบต่าง ๆ ดังนี้ คือ

3.1) มาตรการอนาคต คือ การเป็นเจ้าของพาหนะ ประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร การเรียนรู้ทางสังคม การเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน การเรียนรู้จากสถานศึกษา การเรียนรู้จากหน่วยงานรัฐ ความรู้ความเข้าใจกฎหมายหมวกนิรภัย ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการรณรงค์ โฆษณาประชาสัมพันธ์ การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการดำเนินคดีของตำรวจ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่ำเสมอเรียกร้องผลประโยชน์ และวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบปล่อยปละละเลยไม่จับกุม

3.2) มาตรการอนาคตแบบเป็นทางการ คือ ระดับการศึกษา ประสบการณ์อุบัติเหตุ จราจร การเรียนรู้ทางสังคม การเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน การเรียนรู้จากสถานศึกษา การเรียนรู้จากหน่วยงานของรัฐ ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการรณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์ การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากการดำเนินคดีของตำรวจ วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจ และวิธีดำเนินการของตำรวจแบบปล่อยปละละเลยไม่จับกุม

3.3) มาตรการอนาคตแบบไม่เป็นทางการ คือ อาชีพ ประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร การเรียนรู้ทางสังคม การเรียนรู้จากครอบครัว การเรียนรู้จากกลุ่มเพื่อน ความรู้ความเข้าใจในวิธีการบังคับใช้กฎหมาย การรับรู้กฎหมายหมวกนิรภัยจากประสบการณ์อุบัติเหตุจราจร วิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบเข้มงวดไม่เรียกร้อง และวิธีดำเนินการจับกุมของตำรวจแบบไม่สม่ำเสมอไม่เรียกร้องผลประโยชน์

4) ข้อมูลจากการวิเคราะห์สถานการณ์ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย และกฎหมายจราจร (Current Literature) พบว่า สภาพบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในปัจจุบัน ยังมีโทษน้อยเกินไป ผู้กระทำผิดเมื่อถูกดำเนินคดีแล้วไม่เข็ดหลาบ เจ้าหน้าที่ตำรวจไม่มีการจัดเก็บข้อมูลผู้กระทำผิดอย่างเป็นระบบ มีการเสนอให้นำคดีขึ้นสู่ศาลจราจรและจำกัดการใช้ดุลยพินิจของผู้มีหน้าที่บังคับใช้กฎหมาย ยังขาดการสื่อสาร การรณรงค์ โฆษณาและประชาสัมพันธ์ที่ดี

5) ข้อมูลจากการสัมภาษณ์ผู้เกี่ยวข้องกรมกระบวนการวิจัยเชิงนโยบาย ตามแนวคิดของ มายจ์แซค (Majchzak, 1984) ซึ่งผู้วิจัยได้สัมภาษณ์กลุ่มผู้เกี่ยวข้อง รวม 7 กลุ่ม คือ กลุ่มผู้ใช้รถจักรยานยนต์ กลุ่มผู้ใช้รถยนต์ กลุ่มผู้ผลักดันให้มีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย กลุ่มบุคลากรในกระบวนการยุติธรรม กลุ่มบุคลากรในสถานศึกษา และกลุ่มผู้ดำรงจักรยานยนต์ สรุปได้ความว่า ผู้เกี่ยวกับเห็นด้วยกับมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย แต่ในภาพรวมยังไม่มีมีการบังคับใช้อย่างเด็ดขาดและจริงจัง เจ้าหน้าที่ตำรวจยังปฏิบัติหน้าที่หย่อนยาน เลือกปฏิบัติ ไม่เสมอภาค ใช้ดุลยพินิจมากเกินไป มีการเรียกร้องประโยชน์จากการปฏิบัติหน้าที่ ไม่มีมาตรการตรวจสอบว่าผู้ใดกระทำมาแล้วหรือไม่ ไม่มีการจัดเก็บข้อมูลอย่างเป็นระบบ ผู้กระทำผิดยังกระทำผิดซ้ำไม่มีมาตรการที่รัดกุมในการเพิ่มโทษ จึงได้เสนอแนะให้แก้ไขกฎหมายให้มีการบังคับใช้เข้มงวดยิ่งขึ้น เพื่อควบคุมความประพฤติของฝ่าฝืนกฎหมายดังกล่าว

6) ข้อมูลจากการวิเคราะห์ความเปลี่ยนแปลงในนโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย และกฎหมายจราจรของงานวิจัยที่ผ่านมา อาจสรุปได้ว่า ผู้เกี่ยวข้องกลุ่มต่างๆ เห็นว่า สภาพการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยก็ดี กฎหมายจราจรก็ดี ในปัจจุบันนี้ยังขาดประสิทธิภาพ ผู้บังคับใช้กฎหมายขาดความเข้มงวดเด็ดขาด มีการละเว้นปฏิบัติหน้าที่ มีการเลือกปฏิบัติ ไม่มีความเสมอภาคในการจับกุมและบังคับใช้กฎหมาย กฎหมายยังให้ตำรวจใช้ดุลยพินิจอย่างกว้างขวาง จะต้องมีการปรับปรุงเปลี่ยนแปลงแก้ไขกฎหมายให้สอดคล้องกับสภาพความเปลี่ยนแปลงทางสังคมต่อไป

กล่าวโดยสรุป จากข้อมูลดังกล่าวข้างต้น อาจกล่าวได้ว่า มาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนครขอนแก่น หรือ มาตรการที่ได้จากศึกษาวิจัย นั้น เป็นมาตรการที่ได้รับการพัฒนาและปรับปรุงมาจากมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในปัจจุบัน เป็นการพิจารณาข้อดี ในรายการมาตรการที่กลุ่มตัวอย่างต้องการให้นำมาใช้บังคับใช้อีก และคิดว่ามีความเหมาะสม ซึ่งในเชิงการจัดนโยบายสาธารณะ อาจอธิบายได้ว่า เป็นการสอดคล้องกับหลักการตัดสินใจแบบใช้หลักส่วนเพิ่ม ตามแนวความคิดของลินด์บอร์มแล้ว กล่าวคือ มีการพัฒนามาตรการบังคับใช้รูปแบบใหม่โดยที่ยังคงยึดหลักมาตรการเดิมอยู่ แล้วนำส่วนดีของมาตรการอนาคตที่มีความสอดคล้องกับมาตรการเดิม มาบังคับใช้เพิ่มเติมเข้าไป เป็นลำดับขั้น เปลี่ยนแปลงอย่างช้า ๆ จนมีการพัฒนาจากแบบจำลองแนวความคิดการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่บังคับใช้ในปัจจุบัน (รายละเอียดปรากฏตาม แผนภูมิที่ 4) มาเป็นแบบจำลองแนวความคิดการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนครขอนแก่น ดังปรากฏรายละเอียดตาม แผนภูมิที่ 7 ดังกล่าวแล้วข้างต้น

จากการวิเคราะห์ข้อมูล เพื่อคัดเลือกมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนครขอนแก่น โดยผู้วิจัยได้เลือกมาตรการอนาคตมาเป็นตัวแบบในการนำเสนอ เพื่อเป็นทางเลือกในการจัดการนโยบายการบังคับใช้กฎหมายในรูปแบบใหม่ (Proposed Model) นั้น อาจใช้แนวคิดทฤษฎีในเชิงวิชาการ อธิบายสนับสนุนเหตุผล ได้กล่าวคือ

ในส่วนของแนวคิดจิตวิทยาสังคมและกลุ่มทฤษฎีสัญลักษณ์สัมพันธ์นั้น มุสเซนและโรเซนวิก (Mussen and Rosenzweig, 1973 อ้างถึงใน นวลระออ สุภาผล, 2537) กล่าวว่า กระบวนการถ่ายทอดทางสังคมเป็นประสบการณ์ทางสังคมของคนที่มีต่อบุคลิกภาพ ค่านิยม ทัศนคติ และแรงจูงใจ โดยอาศัยกระบวนการเหล่านี้ บุคคลแต่ละคนจะเรียนรู้เพื่อปรับตัวให้เข้ากับมาตรฐานจารีตประเพณี วิถีปฏิบัติต่าง ๆ ในสังคม ช่วยให้เขามีประสบการณ์ และพฤติกรรมที่สอดคล้องกับประสบการณ์ และพฤติกรรมที่สังคมยอมรับ ซึ่ง วัตสัน และลินด์เกรน (Watson and Lindgren) ได้กล่าวว่า สังคมจะเป็นผู้กำหนดรางวัลและข้อห้ามที่เหมาะสม สอดคล้องกับ เบอร์เกอร์ (Burger อ้างถึงใน สมศักดิ์ ศรีสันติสุข, 2536) ที่กล่าวว่า การจัดระเบียบทางสังคม การควบคุมสังคม เป็นผลที่สืบเนื่องมาจากกระบวนการเลี้ยงดู และขัดเกลาทางสังคม ทำให้เกิดการเปลี่ยนแปลงทางสังคม ซึ่งสังคมก็จะมองหารูปแบบที่เหมาะสมที่สุดที่จะเปลี่ยนแปลงรูปใด ซึ่งจะเปลี่ยนแปลงไปตามกาลสมัยอย่างต่อเนื่องตลอดเวลา และ สัญญา สัญญาวิวัฒน์ (2536) ก็กล่าวต่อไปอีกว่า เมื่อสังคมนำเอาค่านิยมบรรทัดฐานใหม่ไปถ่ายทอดแก่สมาชิกในสังคม ก็จะทำให้สังคมมีค่านิยมบรรทัดฐานทางสังคมใหม่ ซึ่งแนวคิดนี้มีแนวคิดที่ริเริ่มมาจากพื้นฐานในเรื่องการให้รางวัล และการลงโทษ โดยทฤษฎีนี้ได้เปลี่ยนเป็นความพยายาม และการให้รางวัล

สำหรับในกลุ่มแนวคิด ทฤษฎีการจัดระเบียบทางสังคม การควบคุมทางสังคม การควบคุมอาชญากรรม การบังคับใช้กฎหมาย และการลงโทษนั้น ฮอบส์ (Hobbs อ้างถึงใน อรุณ สุวรรณบุปผา, 2518) กล่าวว่า มนุษย์ในภาวะธรรมชาติถูกปกครองด้วยอารมณ์และความรู้สึก มักเกิดความไม่เป็นระเบียบ เพื่อแสวงหาสิ่งที่ตนเองต้องการ จึงต้องมีการสร้างสัญญาประชาคมขึ้น และมอบอำนาจให้ผู้ปกครอง

เพื่อสร้างกฎเกณฑ์ทางสังคม การฝ่าฝืนกฎเกณฑ์ของสังคม ย่อมถือว่าเป็นพฤติกรรมเบี่ยงเบน จะต้องได้รับโทษ ซึ่งรัฐจะเป็นผู้ออกกฎเกณฑ์ทั้งหมดให้ประชาชนในสังคมปฏิบัติตาม รัฐจะเป็นผู้กำหนดว่าสิ่งใดผิด สิ่งใดถูกเท่านั้น เฮเกล (Hegel อ้างถึงใน ปฐม ทรัพย์เจริญ, 2536) และ ทอคเคววิลล์ (Tocqueville, อ้างถึงใน ปฐม ทรัพย์เจริญ) ได้สรุปว่า รัฐเป็นผู้ใช้มาตรการทางกฎหมายควบคุมความประพฤติ และคุ้มครองพิทักษ์ผลประโยชน์ของสมาชิกในสังคม ตามหลักกฎหมายมหาชน ซึ่ง ในเรื่องของการลงโทษนั้น ซัทเทอร์แลนด์ และเครสเซย์ (Sutherland and Cressey อ้างใน ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ และคณะ, 2539) กล่าวว่า รัฐจะลงโทษผู้กระทำความผิดในสังคม โดยผู้มีอำนาจในสังคม และการลงโทษจะต้องก่อให้เกิดความเจ็บปวด หรือทรมานแก่ผู้ถูกลงโทษ ซึ่ง แพ็คเกอร์ และครอสส์ (Packer and Cross, อ้างใน ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ และคณะ) ได้กล่าวว่า ผู้กระทำความผิดนั้นถือว่าเป็นผู้ป่วย ควรได้รับการแก้ไขฟื้นฟู มากกว่าการลงโทษ ส่วน เบนแธม (Bentham, 1748) กล่าวว่า คนเรากระทำผิดโดยเจตนา และก่อนลงมือกระทำผิดก็ได้พิจารณาใคร่ครวญแล้วจึงลงมือทำ เพราะฉะนั้น รัฐจึงควรบัญญัติความผิดและโทษสำหรับความผิดนั้นอย่างชัดเจน เมื่อมีกฎหมายชัดเจนแล้ว ผู้ฝ่าฝืนย่อมที่จะถูกลงโทษตามที่กฎหมายบัญญัติไว้ ทั้งการลงโทษจะต้องทำอย่าง รวดเร็ว แน่นนอน เสมอภาคกัน และรุนแรงตามโทษที่กำหนดไว้ การลงโทษย่อมจะมีประโยชน์ต่อสังคมในด้านการลดอาชญากรรม และส่งเสริมให้คนทั่วไปเคารพกฎหมาย ซึ่ง โสภณ วารานนท์ (2538) ก็กล่าวว่า การกระทำผิดเล็กน้อย หรือชั้นลหุโทษที่ไม่รุนแรง เช่น ความผิดเกี่ยวกับฝ่าฝืนกฎจราจรหรือผิดตาม พระราชบัญญัติจราจรทางบก ผู้ฝ่าฝืนจะต้องได้รับโทษด้วย ส่วน วิษณุ เครืองาม (2539) กล่าวว่า โทษ เป็นสภาพบังคับที่มีผลจริงจังที่สุด รัฐจะต้องมีนโยบายทางอาญาที่เหมาะสมแตกต่างกันออกไปตามเวลา และสถานที่ ขึ้นอยู่กับวัตถุประสงค์การลงโทษ เช่น การลงโทษต่อชีวิต ต่อทรัพย์สิน ต่อเสรีภาพ การตัดออกจากหมู่คณะ หรือแก่เนื้อตัวร่างกาย ซึ่ง สุพจน์ สุโรจน์ (อ้างถึงใน สุเทพ เชาวลิตร และคณะ, 2539) กล่าวว่า การลงโทษในประเทศไทยมีหลายชนิด ทั้งรุนแรง และไม่รุนแรง คล้ายกับต่างประเทศ กฎหมายอาญาบัญญัติโทษไว้ 5 ประเภท คือ ประหาร จำคุก กักขัง ปรับ และริบทรัพย์สิน กล่าวโดยสรุป การควบคุมอาชญากรรมโดยทั่วไป อาจจำแนกได้เป็น 2 ประเภท คือ การควบคุมโดยใช้ระบบงานยุติธรรม เป็นการให้ระบบงานยุติธรรมปฏิบัติต่อสมาชิกในสังคมตามแบบแผนทางราชการ โดยมีกฎหมายอาญาเป็นข้อกำหนดในการควบคุมผู้กระทำความผิด และการควบคุมโดยการขัดเกลาทางสังคม เป็นการใช่วิธีการปฏิบัติที่ไม่เป็นไปตามแบบแผนของทางราชการ

นอกจากนี้ ยังมีงานวิจัยหลายฉบับที่วิจัยค้นพบวิธีการต่างๆ ในการควบคุมสังคม โดยเฉพาะควบคุมผู้ฝ่าฝืนกฎหมายหมกมุ่นภัย และกฎหมายจราจรนั้น ได้มีการศึกษาวิจัยค้นพบ มาตรการต่าง ๆ เช่น อิทธิ มุสิกพงษ์ (2534) วิจัยพบว่า การดำเนินคดีความผิดเล็กน้อยตามกฎหมายไทยนั้น ยังมีการให้เจ้าพนักงานใช้ดุลยพินิจอย่างกว้างขวาง อาจเปิดโอกาสให้มีการใช้อำนาจโดยมิชอบได้ ควรมีการจำกัดขอบเขตการใช้ดุลยพินิจให้แคบลง อานนท์ วิบูลย์สวัสดิ์ (2539) วิจัยพบว่า การใช้ดุลยพินิจของเจ้าพนักงานในการปรับ ตาม พ.ร.บ. จราจรทางบก พ.ศ. 2522 ขาดหลักเกณฑ์แน่นอน ไม่เหมาะสม ทำให้เกิดความลักลั่น และนำไปสู่การเลือกปฏิบัติของเจ้าพนักงานได้ ควรปรับปรุงแก้ไขการใช้ดุลยพินิจ กำหนด

การลงโทษให้ชัดเจนและสอดคล้องกับวัตถุประสงค์ของกฎหมายในการลงโทษ สอดคล้องกับ ศราวุฒิพนัสชาว (2522) ที่วิจัยพบว่า กฎหมายจราจรที่ใช้อยู่ในปัจจุบันควรได้รับการแก้ไขซึ่งมีผู้เห็นด้วยถึงร้อยละ 88 เจ้าหน้าที่ตำรวจจราจรควรเข้มงวด จับกุมผู้กระทำความผิดให้มากขึ้น ปรับปรุงกฎหมาย ลดช่องว่างของกฎหมาย ควรมีการจัดคะแนนผู้กระทำความผิดคนละ 10 คะแนนในแต่ละครั้งที่กระทำความผิดตามความรุนแรงของข้อหา และมีการเพิกถอนใบอนุญาตด้วย

อดิศักดิ์ อากานันท์ (2525) วิจัยพบว่า การบังคับใช้กฎหมายของตำรวจสายตรวจ แบ่งออกเป็น 3 ประเภท คือ การไม่กระทำการ การตักเตือน หรือภาคทัณฑ์ และการจับกุม การบังคับใช้กฎหมายแตกต่างกันเนื่องมาจากพื้นฐานความรู้ ทักษะ ยศ และตำแหน่งต่างกัน ควรมีการกำหนดนโยบายและวัตถุประสงค์ให้ชัดเจนเป็นมาตรฐานเดียวกัน และยึดถือเป็นนโยบายร่วมกัน ประชัย เปี่ยมสมบูรณ์ (2526) วิจัยพบว่า การแก้ปัญหาเกี่ยวกับการบังคับใช้กฎหมายจราจร ควรเริ่มต้นด้วยการให้การศึกษา สาธารณะ รณรงค์ โฆษณา ประชาสัมพันธ์ โดยผู้มีส่วนเกี่ยวข้องทุกฝ่ายร่วมมือกันแก้ไข การบังคับใช้กฎหมายเป็นเพียงมาตรการเสริมเท่านั้น เจ้าหน้าที่ตำรวจจะต้องใช้ดุลยพินิจอย่างรอบคอบ ละเว้นการปฏิบัติหน้าที่โดยมิชอบ ใช้การว่ากล่าวตักเตือน หรือลงโทษตามบทบัญญัติกฎหมาย จะต้องมีการจัดเก็บข้อมูลผู้กระทำความผิดอย่างเป็นระบบ แยกหมวดหมู่เป็นมาตรฐานเดียวกัน ชักจูงให้ประชาชนเข้ามามีส่วนร่วมในการจัดระเบียบจราจร วาสนา เวชกุลศิณี (2538) วิจัยพบว่า หากมาตรการกฎหมายควบคุมความประพฤติไม่มีประสิทธิภาพ ก็ควรเปลี่ยนแนวทางของมาตรการทางกฎหมายให้เหมาะสม กำหนดความหมายในกฎหมายให้ชัดเจน เพื่อประโยชน์ในการตีความ และควรเพิ่มสภาพบังคับในทางกฎหมายให้ผู้กระทำความผิดเสี่ยงที่จะกระทำความผิดน้อยลง วาทีน หนูเกื้อ (2538) วิจัยพบว่า มาตรการเสริมทางอาญาของไทย มี 3 ลักษณะ คือ ลดสิทธิผู้กระทำความผิดในบางโอกาส ให้ยึดหรือทำลายสิ่งที่มีผิดกฎหมาย และการให้โฆษณาคำพิพากษา มาตรการเสริมทางอาญา จะมีประโยชน์อย่างมากต่อการคุ้มครองสังคม มณฑลทัฬหี บุณนาค (2538) วิจัยพบว่า กฎหมายจราจร และกระบวนการบังคับใช้กฎหมายจราจร ควรได้รับการแก้ไข โดยเฉพาะการบังคับใช้กฎหมายโดยเจ้าหน้าที่ของรัฐ และวิธีดำเนินการต่อผู้กระทำความผิดยังไม่เหมาะสม ควรลดการใช้ดุลยพินิจลงให้น้อยที่สุด กำหนดค่าปรับตายตัว บางกรณีอาจจำเป็นต้องนำคดีขึ้นสู่ศาลให้เหมาะสมกับความผิด ต้องกำหนดเงื่อนไขคุมประพฤติแก่ผู้กระทำความผิดด้วย เช่น การอบรมด้านการจราจร ยึด พักใช้ เพิกถอนใบอนุญาตขับรถ รัฐต้องสนับสนุนทั้ง งบประมาณและกำลังคน ตลอดจนเทคโนโลยีที่ทันสมัยด้วย สจร. (2540) วิจัยพบว่า การแก้ไขปัญหาการจราจร ควรต้องมีมาตรการลงโทษ และมาตรการเสริม ควรจำกัดขอบเขตการใช้ดุลยพินิจว่ากล่าวตักเตือน ควรมีมาตรการตัดคะแนน มีการจัดเก็บข้อมูลผู้กระทำความผิดเป็นระบบ เพิ่มความเข้มงวดในการออกใบอนุญาตขับขี่ ธวัช เสถียรนาม และคณะ (2539) วิจัยพบว่า จังหวัดขอนแก่นมีการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย มากกว่าจังหวัดอื่น นโยบายการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยมีความจำเป็นมาก เจ้าหน้าที่จะต้องเข้มงวดในการปฏิบัติตามมาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัย ควรเน้นให้ความรู้ ทักษะคติ อบรมผู้รับอนุญาตขับรถ และให้หน่วยงานที่เกี่ยวข้องถือปฏิบัติโดยเคร่งครัด รัฐต้องใช้มาตรการเสริมแรงเพื่อกระตุ้นประชาชนผู้ใช้รถจักรยานยนต์ ควบคู่กับใช้มาตรการทางกฎหมาย

ดังนั้นผู้วิจัยจึงเห็นว่ามาตรการบังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยที่เหมาะสมในเขตเทศบาลนคร
ขอนแก่น ตามที่ผู้วิจัยได้วิเคราะห์ข้อมูลที่ได้จากศึกษาและนำเสนอเพื่อเป็นแนวทางในการกำหนดนโยบาย
บังคับใช้กฎหมายหมวกนิรภัยในอนาคตครั้งนี้ (รายละเอียดปรากฏตามแผนภูมิที่ 7) น่าจะเป็นมาตรการที่
เหมาะสมกับสภาพความเปลี่ยนแปลงทางสังคมและวัฒนธรรม โดยเฉพาะในเขตเทศบาลนครขอนแก่นแล้ว